



**P.Z.E. br. 196**

**HRVATSKI SABOR**

KLASA: 022-03/17-01/136

URBROJ: 65-17-02

Zagreb, 25. rujna 2017.



Hs\*\*NP\*022-03/17-01/136\*65-17-02\*\*Hs

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora dostavila Vlada Republike Hrvatske, aktom od 22. rujna 2017. godine uz prijedlog da se sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora predloženi Zakon donese po hitnom postupku.

Ovim zakonskim prijedlogom uskladuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njegovoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila dr. sc. Davora Božinovića, ministra unutarnjih poslova, Žarka Katića, državnog tajnika u Ministarstvu unutarnjih poslova i Antu Delipetra, pmoćnika ministra unutarnjih poslova.

  
**PREDSJEDNIK**  
**Gordan Jandroković**



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

**Klasa:** 022-03/17-01/95  
**Urbroj:** 50301-29/09-17-2

**Zagreb,** 22. rujna 2017.

**PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA**

**Predmet:** Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članaka 172., 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16 i 69/17), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o njenoj usklađenosti s pravnom stečevinom Europske unije.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila dr. sc. Davora Božinovića, ministra unutarnjih poslova, Žarka Katića, državnog tajnika u Ministarstvu unutarnjih poslova i Antu Delipetra, pomoćnika ministra unutarnjih poslova.



**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA  
ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA,  
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

## **PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA**

### **I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA**

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u članku 2. stavku 4. podstavku 1. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

### **II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI**

Zbog donošenja Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ, Direktive 2014/46/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila i Direktive 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ, kao i potrebe uređivanja načina provedbe Uredbe (EU) 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta ovim Prijedlogom zakona predlaže se izmijeniti odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15) u dijelu u kojem se navode propisi Europske unije koji se prenose u pravni poredak Republike Hrvatske te dijelu kojim se uređuju tehnički pregledi motornih vozila.

Također, radi usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije u području prava poslovnog nastana i slobode pružanja usluga, odnosno s Direktivom 2006/123/EZ o uslugama na unutarnjem tržištu (u daljnjem tekstu: Direktiva o uslugama), potrebno je izmijeniti odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama kojima se daje ovlast ministru nadležnom za unutarnje poslove da donese propise o mreži i kriterijima o dovoljnom broju auto škola te o najmanjim jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, kojima je, efektivno, bilo onemogućeno otvaranje novih autoškola te je bila propisana minimalna cijena osposobljavanja kandidata za vozače. Isto tako, radi potrebe usklađivanja s radnim zakonodavstvom mijenjaju se odredbe kojima se autoškolama ograničavalo pravo na zapošljavanje stručnih zaposlenika sklapanjem ugovora o radu isključivo na puno ili na pola radnog vremena.

Nadalje, s obzirom na činjenicu da mladi vozači s nedovoljno vozačkog iskustva uzrokuju nerazmjerno veći broj prometnih nesreća u odnosu na ostale vozače, namjera je, posebnim pravnim režimom, kojim bi granica za ukidanje (suspenziju) vozačke dozvole zbog prikupljenih negativnih prekršajnih bodova bila nešto niža (9 bodova) od granice koja vrijedi za sve ostale vozače (12 bodova), utjecati na ponašanje te skupine vozača. Općenito, ukidanjem i oduzimanjem vozačke dozvole nakon prikupljenog određenog broja negativnih

prekršajnih bodova želi se, osim na mlade vozače, utjecati na ponašanje svih vozača u prometu koji čine teške prekršaje u kratkom vremenskom razdoblju (recidivisti) radi povećanja sigurnosti cestovnog prometa.

Statističkim praćenjem „mladih“ vozača, definiranih na tri različita načina, vidljivo je da oni predstavljaju povećani rizik za sigurnost cestovnog prometa, odnosno uzrokuju značajan broj prometnih nesreća s teškim posljedicama.

**KARAKTERISTIČNI BROJČANI POKAZATELJI O PROMETNIM NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI MLADI VOZAČI (0-24 G.) U 2015. I 2016. GODINI**

	2015.	2016.	Usporedba '15. i '16.g.		Udjel u broju svih nesreća i stradanja	
			razlika	%	2015.	2016.
<b>PROMETNE NESREĆE</b>						
<b>U K U P N O</b>	4 481	4 767	286	6,4%	13,8%	14,6%
<b>S NASTRADALIMA</b>	1 870	1 981	111	5,9%	16,9%	18,4%
- s poginulima	59	50	- 9	-15,3%	18,6%	17,9%
- s ozlijeđenima	1 811	1 931	120	6,6%	16,9%	18,4%
<b>S MATERIJALNOM ŠTETOM</b>	2 611	2 786	175	6,7%	12,1%	12,7%

<b>NASTRADELE OSOBE</b>						
<b>U K U P N O</b>	2 778	2 870	92	3,3%	18,0%	19,3%
<b>POGINULO</b>	66	59	- 7	-10,6%	19,0%	19,2%
<b>OZLIJEĐENO</b>	2 712	2 811	99	3,7%	18,0%	19,3%
- teško	476	511	35	7,4%	16,9%	18,6%
- lako	2 236	2 300	64	2,9%	18,3%	19,4%

**KARAKTERISTIČNI BROJČANI POKAZATELJI O PROMETNIM NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI MLADI VOZAČI (15-24 G.) S POLOŽENIM VOZAČKIM ISPITOM, U 2015. I 2016. GODINI**

	2015.	2016.	Usporedba '15. i '16.g.		Udjel u broju svih nesreća i stradanja	
			razlika	%	2015.	2016.
<b>PROMETNE NESREĆE</b>						
<b>U K U P N O</b>	3 182	3 377	195	6,1%	9,8%	10,3%
<b>S NASTRADALIMA</b>	1 225	1 319	94	7,7%	11,1%	12,2%
- s poginulima	42	35	- 7	-16,7%	13,2%	12,5%
- s ozlijeđenima	1 183	1 284	101	8,5%	11,0%	12,2%
<b>S MATERIJALNOM ŠTETOM</b>	1 957	2 058	101	5,2%	9,1%	9,4%

<b>NASTRADELE OSOBE</b>						
<b>U K U P N O</b>	1 906	2 005	99	5,2%	12,4%	13,5%
<b>POGINULO</b>	45	43	- 2	-4,4%	12,9%	14,0%
<b>OZLIJEĐENO</b>	1 861	1 962	101	5,4%	12,4%	13,4%
- teško	291	333	42	14,4%	10,3%	12,1%
- lako	1 570	1 629	59	3,8%	12,8%	13,7%

**KARAKTERISTIČNI BROJČANI POKAZATELJI O PROMETNIM  
NESREĆAMA KOJE SU SKRIVILI MLADI VOZAČI, DRŽAVLJANI  
RH (15-24 G.), S POLOŽENIM VOZAČKIM ISPITOM,  
U 2015. I 2016. GODINI**

	2015.	2016.	Usporedba '15. i '16.g.		Udjel u broju svih nesreća i stradavanja	
			razlika	%	2015.	2016.
<b>PROMETNE NESREĆE</b>						
<b>U K U P N O</b>	2 970	3 151	181	6,1%	9,1%	9,6%
<b>S NASTRADALIMA</b>	1 140	1 241	101	8,9%	10,3%	11,5%
- s poginulima	41	35	- 6	-14,6%	12,9%	12,5%
- s ozlijeđenima	1 099	1 206	107	9,7%	10,2%	11,5%
<b>S MATERIJALNOM ŠTETOM</b>	1 830	1 910	80	4,4%	8,5%	8,7%
<b>NASTRADALE OSOBE</b>						
<b>U K U P N O</b>	1 760	1 874	114	6,5%	11,4%	12,6%
<b>POGINULO</b>	44	43	- 1	-2,3%	12,6%	14,0%
<b>OZLIJEĐENO</b>	1 716	1 831	115	6,7%	11,4%	12,5%
- teško	277	321	44	15,9%	9,8%	11,7%
- lako	1 439	1 510	71	4,9%	11,8%	12,7%

U naprijed prikazanim tablicama nalaze se statistički podaci o broju prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i stradavanja u njima, kao i udio koji te prometne nesreće predstavljaju u ukupnom broju prometnih nesreća na području Republike Hrvatske, odnosno koliki udio stradale osobe u prometnim nesrećama koje su skrivili mladi vozači čine u ukupnom broju stradalih osoba u cestovnim prometnim nesrećama na području Republike Hrvatske.

Podaci u prvoj tablici dobiveni su promatranjem mladih vozača, kako su oni definirani važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama – kao svi vozači u dobi do 24 godine. Ovdje su obuhvaćeni i vozači koji nemaju vozačku dozvolu, vozači koji uopće nemaju propisanu dob za stjecanje vozačke dozvole, kao i vozači koji imaju vozačku dozvolu neke druge zemlje.

Druga tablica prikazuje iste statističke podatke, ali ako se promatraju samo oni mladi vozači koji imaju položen vozački ispit, odnosno u dobi su od 15 do 24 godine. Ovdje nisu obuhvaćeni mladi vozači motornih vozila koji nemaju položen vozački ispit niti mladi vozači ostalih vozila (biciklisti).

Treća tablica prikazuje samo mlade vozače s položenim vozačkim ispitom i hrvatskom vozačkom dozvolom, što i je pristup koji se zauzima ovim zakonskim prijedlogom. Mladi vozači čine oko 8% vozačke populacije, a uzrokuju ukupno oko 9,6% svih prometnih nesreća, odnosno oko 12,5% prometnih nesreća s poginulim osobama, u kojima su, tijekom 2016. godine, život izgubile 43 osobe.

Nadalje, propisivanjem obaveze podvrgavanja izvanrednom liječničkom pregledu vozača i instruktora vožnje koji je najmanje tri puta u tri godine pravomoćno kažnjen zbog

upravljanja vozilom s nedopuštenu količinom alkohola u krvi želi se pojačati liječnička kontrola osoba koje učestalo konzumiraju alkohol te upravljaju vozilom, jer sukladno važećem zakonskom rješenju, na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled upućuju se vozači kod kojih je utvrđeno da su upravljali motornim vozilom pod utjecajem droga ili lijekova ili ako su u krvi imali alkohola iznad 1,5 g/kg (dovoljan je jedan takav slučaj), dok se osobe koje učestalo upravljaju motornim vozilima s nižom koncentracijom alkohola u krvi nisu dužne uputiti na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled, iako se za njih može opravdano posumnjati da imaju problem s alkoholom.

Radi racionalizacije postupka registracije vozila i omogućavanja građanima da tehnički pregled vozila, registraciju vozila i sve ostale poslove vezane uz registraciju vozila obave na jednom mjestu, stanicama za tehnički pregled vozila daje se ovlast, koju sukladno važećim odredbama imaju policijske uprave odnosno policijske postaje, da obavljaju i registraciju vozila, a ne samo produženje registracije kao do sada.

Na kraju, želi se jasno propisati upravni postupak odnosno pokretanje upravnog spora, sukladno odredbama odgovarajućih zakona.

### **III. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA**

Za provedbu ovoga Zakona nije potrebno osigurati dodatna sredstva u državnom proračunu Republike Hrvatske.

### **IV. OBRAZLOŽENJE ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU**

Sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16 i 69/17) predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku. U hrvatsko nacionalno zakonodavstvo potrebno je prenijeti odredbe sljedećih europskih direktiva: Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ, Direktive 2014/46/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014.g. o izmjeni Direktive Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila i Direktive 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ. Zbog neprenošenja navedenih direktiva Republika Hrvatska zaprimila je 19. srpnja 2017. godine tri povrede prava, pisma službene obavijesti br. 2017/0361, 2017/0362 i 2017/0363. Kako bi se izbjegle daljnje faze postupka povrede prava i moguće kazne, Zakon se predlaže donijeti u hitnom postupku.

Također, sukladno pismu službene obavijesti Glavnog tajništva Europske komisije kojim je protiv Republike Hrvatske pokrenut pre sudski postupak zbog povrede prava Europske unije (neusklađenosti hrvatskog zakonodavstva o osnivanju autoškola sa zakonodavstvom Europske unije, odnosno Direktivom 2006/123/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 12. prosinca 2006. godine o uslugama na unutarnjem tržištu) potrebno je u hrvatsko nacionalno pravo unijeti izmjene sukladno stavu Europske komisije (neispunjavanje obaveza na temelju članka 14. stavka 5. te članka 15. stavka 2. točka (f) i (g) i stavka 3. Direktive o uslugama).

## **KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA**

### **Članak 1.**

U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15) u članku 1.a iza podstavka 15. dodaju se podstavci 16., 17. i 18. koji glase:

„- Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ, (Tekst značajan za EGP) (SL L 127, 29.4.2014.),  
- Direktiva 2014/46/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila, (SL L 127, 29.4.2014.),  
- Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ (Tekst značajan za EGP) (SL L 127, 29.4.2014).“.

Iza stavka 1. dodaje se stavak 2. koji glasi:

„(2) Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za provedbu:  
- Uredbe Komisije (EU) 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 74, 19.3.2016).“.

### **Članak 2.**

U članku 2. stavku 1. točka 69. mijenja se i glasi:

„69) „mladi vozač“ je vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske,“.

Iza točke 98. dodaju se točke 99., 100. i 101. koje glase:

„99) „zapisnik o tehničkom pregledu vozila“ je javna isprava koja sadrži rezultate obavljenog tehničkog pregleda vozila,  
100) „zapisnik o tehničkom pregledu vozila na cesti“ je javna isprava koja sadrži rezultate obavljenog tehničkog pregleda vozila na cesti,  
101) „nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila“ su nekategorizirane ili kategorizirane tehničke neispravnosti ili manjkavosti vozila ili osiguranja i prijevoza tereta na vozilu propisani ovim Zakonom i drugim propisima kojima se uređuju tehnički uvjeti vozila u prometu na cesti, tehnički pregledi vozila te osiguranje i prijevoz tereta na vozilima.“.

### **Članak 3.**

U članku 4. dodaje se novi stavak 3. koji glasi:



„(3) Nadzor osiguranja tereta na vozilima i tehničke preglede vozila na cesti te nadzor kretanja teretnih vozila sukladno članku 194. ovog zakona, osim policijskih službenika, mogu obavljati i inspektori cestovnog prometa.“.

Dosadašnji stavci 3. do 8. postaju stavci 4. do 9.

#### **Članak 4.**

U članku 5. stavku 3. riječ: „projekta“ zamjenjuje se riječju: „elaborata“.

Iza stavka 14. dodaju se stavci 15. i 16. koji glase:

„(15) Suglasnost iz stavka 1., 4. i 7. ovoga članka daje se rješenjem.

(16) Protiv rješenja iz ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

#### **Članak 5.**

U članku 13. stavku 3. riječ: „projekta“ zamjenjuje se riječju: „elaborata“.

#### **Članak 6.**

U članku 113. stavku 2. riječ: „javnoj“ briše se.

#### **Članak 7.**

U članku 149. stavku 1. iza riječi: „unutarnjih poslova“ briše se veznik „i“ i stavlja se zarez, a iza riječi: „vojne policije“ dodaju se riječi: „i carine“.

#### **Članak 8.**

U članku 150. iza riječi: „policije“ dodaje se zarez i riječi: „vojne policije i carine“.

#### **Članak 9.**

U članku 151. stavku 1. riječi: „službena vozila ovlaštenih carinskih službenika,“ brišu se, a iza riječi „osuđene osobe“ dodaju se riječi: „i vozila hitne medicinske intervencije u razminiranju“.

#### **Članak 10.**

U članku 153. stavku 3. iza riječi: „carinskih službenika“ dodaje se zarez i riječi: „inspektora cestovnog prometa“.

#### **Članak 11.**

Članak 154. mijenja se i glasi:

„(1) Vozilo u prometu na cesti mora udovoljavati uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja utvrđenih posebnim propisom. Vozilo u prometu na cesti ne smije se opteretiti iznad najveće dopuštene mase ili dopuštenog osovinskog

opterećenja upisanog u prometnu dozvolu ili preko mogućnosti koje dopuštaju osobine ceste utvrđene prometnim znakom.

(2) Teret na vozilu mora biti raspoređen i, prema potrebi, osiguran, pričvršćen i pokriven tako da:

- 1) ne ugrožava sigurnost sudionika u prometu i ne nanosi štetu cesti i objektima na cesti
- 2) ne umanjuje stabilnost vozila i ne otežava upravljanje vozilom
- 3) ne smanjuje vozaču preglednost nad cestom
- 4) ne stvara suvišnu buku i da se ne rasipa po cesti
- 5) ne zaklanja svjetlosne i svjetlosno-signalne uređaje na vozilu, registarske pločice i druge propisane oznake na vozilu.

(3) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka dopušteno je odstupanje do 3% najveće dopuštene mase i dopuštenog osovinskog opterećenja utvrđenih posebnim propisom, odnosno preko najveće dopuštene mase i dopuštenog osovinskog opterećenja upisanih u prometnu dozvolu, odnosno preko mogućnosti koje dopuštaju osobine ceste utvrđene prometnim znakom, uz uvjet da, zbog karakteristika tereta i drugih opravdanih okolnosti, na mjestu utovara nije bilo moguće utvrditi točnu masu tereta.

(4) Vozila koja zajedno s teretom ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja mogu sudjelovati u prometu na cesti ako imaju posebnu dozvolu za taj prijevoz.

(5) Operativne poslove mjerenja, odnosno kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama obavljaju stručno osposobljeni zaposlenici Hrvatskih cesta, policijski službenici, inspektori cestovnog prometa i inspektori cesta, odnosno ovlašteni carinski službenici u okviru obavljanja poslova carinskog nadzora.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao veći.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao opasni ili ako nema posebnu dozvolu za prijevoz ili prijevoz obavlja suprotno dopuštenju iz dozvole.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao veći.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao opasni ili ako nema posebnu dozvolu za prijevoz ili prijevoz obavlja suprotno dopuštenju iz dozvole.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao veći.

(11) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao opasni ili ako nema posebnu dozvolu za prijevoz ili prijevoz obavlja suprotno dopuštenju iz dozvole.“

## Članak 12.

U članku 183. u stavku 1. iza riječi: „izdaje“ dodaje se riječ: „rješenjem“.

U stavku 2. iza riječi „izdaje“ dodaje se riječ: „rješenjem“.

U stavku 3. iza riječi: „izdaje“ dodaje se riječ: „rješenjem“.

Iza stavka 6. dodaje se stavak 7. koji glasi:

„(7) Protiv rješenja iz ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

### **Članak 13.**

Članak 194. mijenja se i glasi:

„(1) Ministar nadležan za poslove prometa u suradnji s ministrom nadležnim za unutarnje poslove može na određenoj cesti ili dijelu ceste, u određene dane ili u određenom vremenskom razmaku pravilnikom propisati zabranu ili ograničenje prometa svih ili pojedinih vrsta vozila, ograničiti brzinu kretanja vozila ako su te zabrane ili ograničenja neophodni radi sprečavanja ili uklanjanja opasnosti za sudionike u prometu ili ako to zahtijevaju razlozi neometanog prometa, odnosno ako se može opravdano očekivati da će promet biti osobito gust ili otežan.

(2) Ministar nadležan za poslove prometa u suradnji s ministrom nadležnim za unutarnje poslove te ministrom nadležnim za graditeljstvo donosi pravilnik kojim se ograničava uporaba pojedinih javnih cesta za promet teretnih vozila, čija najveća dopuštena masa premašuje 7,5 tona, kada za te ceste kao alternativni pravci postoje druge javne ceste s boljim prometno-tehničkim karakteristikama, osim za prometovanje navedenih vozila u lokalnom prometu, ako to zahtijevaju razlozi protočnosti i sigurnosti prometa, zaštite ceste od buke i drugih elemenata vezanih uz zaštitu okoliša.

(3) Ministar nadležan za poslove prometa donosi pravilnik kojim se regulira tranzitni promet teretnih vozila koji se može odvijati samo na javnim cestama određenim za tranzitni promet.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj instruktor vožnje ili druga osoba koja osposobljava kandidata za vozača, kao i vozač koji sudjeluje u prometu na određenoj cesti ili dijelu ceste u određene dane ili u određenom vremenskom razmaku kada je propisana zabrana ili ograničenje prometa svih ili pojedinih vrsta vozila sukladno odredbama stavaka 1., 2. i 3. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.“.

### **Članak 14.**

U članku 201. stavku 1. iza riječi: „ispunjavaju uvjete“ dodaju se riječi: „i minimalne standarde“.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Ovlašćuje se ministar nadležan za unutarnje poslove da pravilnikom propiše minimalne standarde iz stavka 1. ovoga članka.“.

Iza stavka 5. dodaje se stavak 6. koji glasi:

„(6) Protiv rješenja iz ovoga članka ne može se podnijeti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

### Članak 15.

Članak 202. mijenja se i glasi:

„(1) Za provedbu djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače, u skladu s člankom 201. ovoga Zakona, autoškola mora imati:

- 1) instruktora vožnje te stručnog voditelja autoškole i predavača nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, koji mogu osposobljavati kandidate za vozače i kao instruktori vožnje
- 2) propisno opremljenu učionicu, uredski prostor za prijem kandidata i rad stručnog voditelja autoškole
- 3) propisno opremljeno i označeno prometno vježbalište za osposobljavanje kandidata za vozače onih kategorija vozila za koje autoškola ima ovlaštenja od najmanje 510 m<sup>2</sup>, udaljeno najviše 10 km cestom od autoškole i pomoćne prostore koji omogućuju nesmetano osposobljavanje kandidata i obavljanje djelatnosti, u vlasništvu ili zakupu
- 4) najmanje po jedno tehnički ispravno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, leasingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače A1, A2, A, AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozila do 15 godina starosti
- 5) nastavna sredstva i pomagala, informatičku opremu i program za realizaciju sadržaja nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila te računalnu opremu za ostvarivanje informatičke povezanosti s ovlaštenom stručnom organizacijom iz članka 206. ovoga Zakona.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. točke 4. ovoga članka, starost vozila B kategorije koje je dodatno prilagođeno za osposobljavanje osoba s invaliditetom i osoba s tjelesnim oštećenjem može biti do 15 godina starosti.

(3) Odredbe stavka 1. točke 4. ovoga članka ne primjenjuju se na vozila Oružanih snaga Republike Hrvatske.

(4) Autoškola smije, u podružnici (izdvojenom pogonu), izvan sjedišta osposobljavati kandidate za vozače ako ispunjava uvjete iz ovoga članka te ako joj ministarstvo nadležno za unutarnje poslove za to izda ovlaštenje i odobri upis u registar.

(5) Osposobljavanje kandidata za vozače u autoškoli iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila izvodi predavač, iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom izvodi instruktor vožnje, a iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći izvodi predavač, doktor medicine.

(6) Autoškola samostalno izrađuje cjenik za uslugu osposobljavanja kandidata za vozača iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom u autoškoli za pojedinu kategoriju vozila. Cijena osposobljavanja kandidata za vozače je sastavni dio ugovora koji sklapaju kandidat za vozača i autoškola.“.

### Članak 16.

U članku 203. stavku 4. iza riječi: „kategorije“ dodaje se zarez i riječi: „zdravstveno sposobna za vozača“.

U stavku 8. iza riječi: „neće se izdati“ dodaju se riječi: „odnosno ukinut će se“, a riječi: „ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela“ brišu se.

### Članak 17.

U članku 206. iza stavka 5. dodaje se novi stavak 6. koji glasi:

„(6) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove obavlja nadzor nad zakonitošću općih akata iz stavka 5. ovog članka i može ih obustaviti od primjene.“

Dosadašnji stavci 6. do 10. postaju stavci 7. do 11.

U dosadašnjem stavku 6. koji postaje stavak 7. iza riječi: „završila najmanje“ dodaju se riječi: „specijalistički diplomski stručni studij ili“, a riječi: „i najmanje tri godine radnog iskustva kao ovlaštenu ispitivača na poslovima provedbe vozačkih ispita“ brišu se.

U dosadašnjem stavku 8. koji postaje stavak 9. riječi „ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela“ brišu se.

### Članak 18.

U članku 208. stavku 3. iza riječi: „neće se izdati“ dodaju se riječi: „odnosno ukinut će se“, a riječi: „ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela“ brišu se.

U stavku 4. iza riječi: „završila najmanje“ dodaju riječi: „specijalistički diplomski stručni studij ili“, a riječi: „položenim ispitom za instruktora vožnje“ zamjenjuju se riječima: „važećom licencijom instruktora vožnje“.

### Članak 19.

Članak 211. mijenja se i glasi:

„(1) U srednjim prometnim i drugim strukovnim školama koje obrazuju osobe za zanimanje vozač motornog vozila i ispunjavaju uvjete iz članka 209. i 217. stavak 2. ovoga Zakona, na način organiziranja i provedbe vozačkih ispita primjenjuju se odredbe propisa o načinu obavljanja i organiziranja vozačkih ispita i općih akata ovlaštene stručne organizacije iz članka 206. ovoga Zakona.

(2) Polaganju vozačkih ispita iz stavka 1. ovoga članka mogu pristupiti samo učenici koji su se osposobljavali u tim školama, a koji se obrazuju za zanimanje vozač motornog vozila u redovitom srednjoškolskom obrazovnom programu.

(3) Škole iz stavka 1. ovoga članka dužne su za provedbu vozačkog ispita bez naknade staviti na raspolaganje prostorne i ostale materijalne uvjete te motorno vozilo C kategorije, opremljeno sukladno propisima.

(4) Učenici iz stavka 2. ovoga članka imaju pravo na polaganje vozačkog ispita u tri ispitna roka bez naknade. Ako ne polože vozački ispit u propisanom roku, plaćaju naknadu za svaki naredni pristup ispitu iz pojedinog nastavnog predmeta, sukladno Odluci o visini naknade za polaganje vozačkog ispita iz članka 208. stavka 8. ovoga Zakona.

(5) Učenici iz stavka 2. ovoga članka mogu s navršениh 16 godina života započeti s osposobljavanjem za vozača motornih vozila C kategorije i upravljati vozilom te kategorije tijekom procesa osposobljavanja.

(6) Osposobljavanje iz stavka 5. ovoga članka obavlja se u skladu s odredbama Programa vozačkog ispita i Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače, a u sklopu Nastavnog plana i programa za zanimanje vozač motornog vozila u redovitom srednjoškolskom

obrazovnom programu. Osposobljavanje iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom može započeti nakon što učenik položi ispit iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći.“.

## Članak 20.

Članak 213. mijenja se i glasi:

„(1) Upravni nadzor u vezi s obavljanjem poslova iz ovoga Zakona obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

(2) Inspekcijski nadzor nad radom ovlaštene stručne organizacije i autoškola, u vezi s obavljanjem poslova iz ovoga Zakona, obavljaju policijski službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(3) Ako ovlaštena stručna organizacija ne ispunjava propisane uvjete iz članka 206. ovoga Zakona, policijski službenik ministarstva nadležnog za unutarnje poslove rješenjem će joj ukinuti ovlaštenje. Ako je stručnoj organizaciji ukinuto ovlaštenje, njezine poslove obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dok ne ovlasti drugu stručnu organizaciju.

(4) Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ne obavlja poslove u skladu s propisima, policijski službenik ministarstva nadležnog za unutarnje poslove rješenjem će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku od 30 dana. Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ne otkloni nedostatke u određenom roku, policijski službenik ministarstva nadležnog za unutarnje poslove rješenjem će autoškoli zabraniti rad, a stručnom voditelju, instruktoru vožnje, predavaču, ovlaštenom nadzorniku ili ovlaštenom ispitivaču ukinuti dopuštenje (licenciju).

(5) Protiv rješenja iz stavaka 3. i 4. ovoga članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

(6) Autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik kojem su izrečene mjere iz stavka 4. ovog članka Zakona ne može obavljati poslove osposobljavanja kandidata za vozače, provoditi vozačke ispite, odnosno provoditi poslove nadzora dok zabrana traje.

(7) Ministar nadležan za unutarnje poslove donosi pravilnik o obliku dopuštenja (licencije) te o sadržaju drugih obrazaca u vezi s osposobljavanjem kandidata za vozača i provođenju vozačkih ispita.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj ovlaštena stručna organizacija, ako povjerene joj poslove ne obavlja stručno i u skladu s propisima.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ili fizička osoba obrtnik, ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima te ako osposobljava kandidate u vrijeme izrečene zabrane osposobljavanja.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u ovlaštenoj stručnoj organizaciji, ako ovlaštena stručna organizacija poslove ne obavlja stručno i u skladu s propisima.

(11) Za prekršaj iz stavka 3. i 6. ovog članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(12) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna, kaznit će se za prekršaj iz ovoga članka stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima te ako obavlja poslove u vrijeme izrečene zabrane rada.“.

**Članak 21.**

U članku 217. iza stavka 6. dodaje se novi stavak 7. koji glasi:

„(7) Iznimno od odredbi stavka 1. točaka 9., 10. i 13. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilima C i CE kategorije je 18 godina, a za upravljanje vozilima D kategorije 21 godina, za vozila koja koriste Oružane snage Republike Hrvatske.“.

Dosadašnji stavci 7., 8. i 9. postaju stavci 8., 9. i 10.

**Članak 22.**

Članak 221. briše se.

**Članak 23.**

U članku 231. stavku 4. iza riječi: „odluke o prekršaju“ dodaju se riječi: „ili je najmanje tri puta pravomoćno kažnjen zbog upravljanja vozilom s nedopuštenom količinom alkohola u krvi“.

**Članak 24.**

U članku 234. stavku 2., iza riječi: „Kandidata za vozača“ dodaju se riječi: „ili vozača“.

**Članak 25.**

U članku 236. stavci 2. i 3. brišu se.

Dosadašnji stavci 4., 5., 6., 7. i 8. postaju stavci 2., 3., 4., 5. i 6.

Dosadašnji stavci 5. 6., 7. i 8. koji postaju stavci 3., 4., 5. i 6. mijenjaju se i glase:

„(3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik, ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao veći.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik, ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao opasni.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao veći.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovog članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao opasni.“.

Iza stavka 6. dodaju se novi stavci 7. i 8. koji glase:

„(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač, ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao veći.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač, ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao opasni.“.

### **Članak 26.**

U članku 241. stavku 2. riječi: "policijske uprave odnosno policijske postaje" zamjenjuju se riječima: "stanice za tehnički pregled vozila iz članka 259. ovoga Zakona", a zarez i riječi: „prema mjestu u kojem je vozilo kupljeno ili preuzeto“ brišu se.

Stavak 6. mijenja se i glasi:

„(6) Protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja izvoznih pločica može se izjaviti žalba o kojoj odlučuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.“.

### **Članak 27.**

Članak 243. mijenja se i glasi:

„Za registrirana vozila izdaje se jedna od sljedećih vrsta registarskih pločica:

- 1) registarske pločice za motorna vozila, priključna vozila, traktore i radne strojeve, osim za motocikle i mopede
- 2) registarske pločice za motocikle
- 3) registarske pločice za mopede
- 4) registarske pločice za motorna i priključna vozila diplomatskih i konzularnih predstavništava i misija stranih država i predstavništava međunarodnih organizacija u Republici Hrvatskoj i njihova osoblja,
- 5) registarske pločice za vozila stranaca kojima je odobren privremeni ili stalni boravak i za privremeno registrirana vozila
- 6) registarske pločice za vojna vozila
- 7) registarske pločice za vozila ministarstva nadležnog za unutarnje poslove
- 8) registarske pločice za vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija (duljina, širina, visina), odnosno čija je najveća dopuštena masa veća od propisane, odnosno koja premašuju dopuštena osovinska opterećenja
- 9) registarske pločice za oldtimere (starodobna vozila).“.

### **Članak 28.**

U članku 250. stavku 3. riječi: "ministarstvo nadležno za unutarnje poslove" zamjenjuju se riječima: "stanica za tehnički pregled vozila".

Stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka može se izjaviti žalba o kojoj odlučuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.“.



## Članak 29.

Članak 252. mijenja se i glasi:

„(1) Registraciju motornih i priključnih vozila, produženje važenja prometne dozvole i izdavanje pokusnih pločica obavljaju stanice za tehnički pregled vozila iz članka 259. ovoga Zakona.

(2) Pravne i fizičke osobe obrtnici koji se bave prodajom vozila na malo mogu izdavati pokusne pločice samo za neregistrirana vozila koja prodaju, od mjesta u kojem su kupljena, odnosno preuzeta do mjesta gdje će biti registrirana odnosno do mjesta obavljanja tehničkog pregleda, ako ispunjavaju propisane uvjete i za to imaju odobrenje ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(3) Prenosive pločice izdaju se na ime pravne ili fizičke osobe obrtnika koji se bavi proizvodnjom, nadogradnjom, servisiranjem, prijevozom ili prodajom vozila na malo. Izdavanje prenosivih pločica odobrava ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a izdaje ih policijska uprava odnosno policijska postaja prema sjedištu pravne ili fizičke osobe obrtnika.

(4) Pokusne pločice za obavljanje tehničkog pregleda i prenosive pločice mogu se koristiti samo na vozilima koja imaju ispravne uređaje za upravljanje, zaustavljanje te da su propisno označena, a pokusne pločice za vozila koja se kreću do mjesta u kojem će biti registrirana mogu se koristiti samo na vozilima koja imaju dokaz o tehničkoj ispravnosti vozila.

(5) Ako policijska uprava odnosno policijska postaja utvrdi da se pokusne pločice izdaju protivno propisima i rješenju kojim je odobreno izdavanje pokusnih pločica, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će izdavatelju pokusnih pločica ukinuti odobrenje za izdavanje pokusnih pločica, odnosno odbiti zahtjev za odobrenje za izdavanje pokusnih pločica. Rok za podnošenje novog zahtjeva određuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a koji ne može biti kraći od šest mjeseci niti duži od dvije godine od dana izvršnosti rješenja.

(6) Ako policijska uprava odnosno policijska postaja utvrdi da se prenosive pločice koriste protivno propisima i rješenju kojim je odobreno izdavanje prenosivih pločica, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će, pravnoj ili fizičkoj osobi obrtniku iz stavka 6. ovoga članka, oduzeti prenosive pločice odnosno odbiti zahtjev za odobrenje prenosivih pločica. Rok za podnošenje novog zahtjeva određuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a koji ne može biti kraći od šest mjeseci niti duži od dvije godine od dana izvršnosti rješenja.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako izdaje ili koristi pokusne ili prenosive pločice suprotno odredbama ovoga Zakona i drugih propisa donesenih na temelju njega.

(8) Novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(9) Protiv rješenja donesenog u postupku registracije vozila, produženja važenja prometne dozvole i izdavanja pokusnih pločica može se izjaviti žalba o kojoj odlučuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja i ukidanja odobrenja za izdavanje pokusnih pločica, izdavanja odobrenja za korištenje prenosivih pločica i oduzimanja prenosivih pločica ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

## Članak 30.

Članak 253. mijenja se i glasi:

„Za registraciju vozila, produženje važenja prometne dozvole i ostale povezane poslove koje sukladno ovom Zakonu obavljaju stanice za tehnički pregled vozila, vlasnik vozila ne plaća upravnu pristojbu, kada za to plaća naknadu u stanici za tehnički pregled vozila.“.

### **Članak 31.**

U članku 254. stavku 3. iza riječi: „neće se izdati“ dodaju se riječi: „odnosno ukinut će se“, a riječi: „ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela“ brišu se.

### **Članak 32.**

Članak 255. mijenja se i glasi:

„(1) Tehnički pregled vozila je djelatnost od općeg interesa.

(2) Radi provjere tehničke ispravnosti motornih i priključnih vozila, osim radnih strojeva, obavljaju se tehnički pregledi tih vozila.

(3) Tehnički pregledi vozila su: redoviti s ispitivanjem ispušnih plinova motornih vozila, preventivni, izvanredni i tehnički pregledi vozila na cesti.

(4) Na tehničkom pregledu utvrđuje se ima li vozilo propisane uređaje i opremu, jesu li ti uređaji i oprema ispravni te udovoljavaju li propisanim uvjetima za sudjelovanje u prometu na cesti.

(5) O obavljenim tehničkim pregledima vozila vodi se evidencija i izdaje zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila, odnosno zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila na cesti.

(6) Nedostaci utvrđeni tijekom tehničkih pregleda vozila mogu biti nekategorizirani ili se kategoriziraju kao manji, veći ili opasni:

1) manji nedostaci su oni koji nemaju znatan učinak na sigurnost vozila ili utjecaj na okoliš te ostale manje neusklađenosti ili ako je teret pravilno osiguran, ali je primjereno dati sigurnosno upozorenje u vezi osiguranja i prijevoza tereta.

2) veći nedostaci su oni koji mogu ugroziti sigurnost vozila ili utjecati na okoliš te dovesti druge sudionike prometa u opasnost ili druge veće neusklađenosti ili teret nije dovoljno osiguran, pa je moguće veće pomicanje ili prevrtanje tereta ili njegovih dijelova.

3) opasni nedostaci su oni koji čine izravan i neposredan rizik za sigurnost na cestama ili nepovoljno utječu na okoliš, a koji opravdavaju zabranu korištenja vozila na cestama ili je izravno ugrožena sigurnost prometa kao posljedica rizika od gubitka tereta ili njegovih dijelova, odnosno opasnosti koja proizlazi izravno iz tereta ili kada su neposredno ugrožene osobe.

(7) Ako je tijekom tehničkog pregleda vozila utvrđeno da vozilo ima više nedostataka koji pripadaju u različite kategorije nedostataka sukladno stavku 6. ovoga članka, smatrat će se da vozilo ima nedostatak većeg stupnja težine. Ako je tijekom tehničkog pregleda vozila utvrđeno da vozilo ima više nedostataka koji pripadaju u istu kategoriju nedostataka sukladno stavku 6. ovoga članka, smatrat će se da vozilo ima nedostatak većeg stupnja težine, ako utvrđeni nedostaci zajedno predstavljaju veći rizik za sigurnost na cestama.

(8) Na temelju rezultata tehničkih pregleda vozila i utvrđenih kategoriziranih nedostataka formira se i sustav stupnjevanja rizika, koji se koristi za ciljani izbor vozila koja ne udovoljavaju propisima u pogledu održavanja i tehničke ispravnosti vozila.

(9) Popis mogućih nedostataka utvrđenih tijekom tehničkog pregleda vozila i stupanj njihove težine te druga pitanja vezana za način i postupak provođenja tehničkih pregleda vozila, propisat će se pravilnikom o tehničkim pregledima vozila i pravilnikom tehničkim pregledima vozila na cesti.

(10) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove je kontaktna točka koja u području tehničkih pregleda vozila provodi suradnju s kontaktnim točkama drugih država članica Europske unije, dostavlja Europskoj komisiji podatke u području tehničkih pregleda vozila te osigurava razmjenu informacija i pružanje pomoći s kontaktnim točkama drugih država članica.

(11) Ako su na vozilu koje nije registrirano u Republici Hrvatskoj utvrđeni veći ili opasni nedostaci ili nedostaci koji za posljedicu imaju ograničenje ili zabranu prometovanja vozilom, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove će obavijestiti kontaktnu točku države članice u kojoj je vozilo registrirano o rezultatima pregleda takvog vozila.

(12) U slučaju iz stavka 11. ovoga članka, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove može zatražiti nadležno tijelo države članice u kojoj je vozilo registrirano, preko njezine kontaktne točke, poduzimanje prikladnih naknadnih mjera.“.

### **Članak 33.**

U članku 256. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Nova motorna i priključna vozila registrirana u Republici Hrvatskoj, koja sudjeluju u prometu na cestama, vlasnici su dužni podvrgnuti redovitom tehničkom pregledu tijekom mjeseca u kojem istječe rok od 24 mjeseca od prve registracije vozila, osim novih motornih i priključnih vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3500 kg, motornih vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedala, vozila hitne medicinske pomoći i vozila za taksi prijevoz, koja su vlasnici dužni podvrgnuti redovitom tehničkom pregledu tijekom mjeseca u kojem istječe rok od 12 mjeseci od prve registracije vozila.“.

### **Članak 34.**

U članku 259. stavku 1. iza točke dodaje se nova rečenica koja glasi:

„Tehničke preglede vozila na cesti, osim ovlaštenih djelatnika stručne organizacije iz članka 273. ovoga Zakona, mogu obavljati i policijski službenici odnosno inspektori cestovnog prometa.“.

### **Članak 35.**

U članku 260. stavku 2. riječi: „dvije godine“ zamjenjuju se riječima: „tri godine“.

U stavku 5. iza riječi: „neće se izdati“ dodaju se riječi: „odnosno ukinut će se“, a riječi: „ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela“ brišu se.

Dodaje se stavak 6. koji glasi:

„(6) Prilikom obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila nadzornik tehničke ispravnosti vozila odnosno referent za poslove registracije vozila ne smije biti ni u kakvom sukobu interesa, te ne smije biti izložen bilo kakvom utjecaju ili pritiscima kojima se utječe na njegovu objektivnost i nepristranost.“.

### **Članak 36.**

U članku 262. stavku 1., iza riječi: „redovni preventivni“ dodaje se zarez i riječi: „tehnički pregled vozila na cesti“.

U stavku 2. iza riječi: „naknadu za“ dodaju se riječi: „tehnički pregled vozila na cesti i“.

### **Članak 37.**

U članku 266. stavku 1. riječi: „policijskoj upravi, odnosno policijskoj postaji na čijem području ima sjedište“ zamjenjuju se riječima: „ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove“.

### **Članak 38.**

U članku 269. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Ako stanica za tehnički pregled vozila iz stavka 1. ovoga članka ne otkloni utvrđene nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove ukinut će joj ovlaštenje za obavljanje tehničkih pregleda vozila i poslova registracije vozila.“.

### **Članak 39.**

U članku 274. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Ako stanica za tehnički pregled vozila ne otkloni utvrđene nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove ukinut će joj ovlaštenje za obavljanje tehničkih pregleda vozila i poslova registracije vozila.“.

U stavku 4. iza riječi: „obavlja tehnički pregled vozila“ dodaju se riječi: „i poslove registracije vozila“.

### **Članak 40.**

Članak 286. mijenja se i glasi:

„(1) Pravna posljedica pravomoćne osude vozača motornog vozila za određene prekršaje iz ovoga zakona je upis negativnih prekršajnih bodova u evidenciju.

(2) Negativni prekršajni bodovi iz stavka 1. ovoga članka brišu se iz evidencije nakon proteka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju kojeg su upisani.

(3) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 9 negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola.

(4) Vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola.

(5) Nakon što su negativni prekršajni bodovi uzeti u obzir za donošenje rješenja iz stavka 3. i 4. ovoga članka brišu se iz evidencije.

(6) Osoba iz stavka 3. i 4. ovoga članka može ponovo polagati vozački ispit protekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja iz stavka 3. i 4. ovoga članka, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače.

(7) Osoba iz stavka 5. i 6. ovoga članka, koja upravlja motornim vozilom nakon izvršnosti rješenja iz članka 3. i 4. ovoga članka, a prije ponovnog stjecanja prava na samostalno upravljanje motornim vozilom, kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana.

(8) Protiv rješenja iz stavka 3. i 4. ovoga članka ne može se podnijeti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

### Članak 41.

U članku 290. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Ako policijski službenik ili inspektor cestovnog prometa u okviru svojih ovlasti zatekne vozilo na cesti koje zbog tehničke neispravnosti uređaja i opreme predstavlja opasnost, ugrožava ili ometa druge sudionike u prometu ili je nedostatak uređaja i opreme kategoriziran kao veći ili kao opasan, ako na vozilu ima ugrađene uređaje za davanje svjetlosnih i zvučnih znakova iz članka 153. ovoga Zakona ili na kojem je obavljena nadogradnja, pregradnja ili zamjena serijskog dijela, a vozilo nije podvrgnuto ispitivanju iz članka 276. ovoga Zakona ili na kojem je teret nepravilno smješten, odnosno nedovoljno osiguran, a nedostatak osiguranja i prijevoza tereta je kategoriziran kao veći ili opasan, ili kojim se bez posebne dozvole ili suprotno dopuštenju iz dozvole prevozi teret čije dimenzije, odnosno masa premašuju najveće dopuštene dimenzije, odnosno masu ili osovinsko opterećenje, naredit će vozaču da odmah prekine kretanje vozilom i otkloni neispravnost ili nedostatak ili da vozilo odveze do određenog mjesta gdje može otkloniti neispravnost ili nedostatak, odnosno pribavi dozvolu za izvanredni prijevoz.“.

U stavku 3. iza riječi: „narediti vozaču da vozilo“ dodaju se riječi: „podvrgne tehničkom pregledu vozila na cesti ili“.

Stavak 5. mijenja se i glasi:

„(5) Ako vozač ne postupi po naredbi iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka policijski službenik ili inspektor cestovnog prometa isključit će vozilo iz prometa. Isključenje vozila iz prometa traje sve dok se ne otklone razlozi zbog kojih je vozilo isključeno. Uz zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila ili zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila na cesti isključeno vozilo moguće je odvesti do mjesta gdje se može otkloniti neispravnost ili nedostatak. Pravo ponovnog sudjelovanja vozila u prometu, nakon isključenja vozila, dokazuje se zapisnikom o obavljenom tehničkom pregledu vozila, kojim je utvrđena ispravnost vozila.“.

Iza stavka 8. dodaje se stavak 9. koji glasi:

„(9) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako upravlja vozilom u prometu na cestama koje je isključeno iz prometa, bez da u vozilu posjeduje zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila ili zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila na cesti kojem mu je dana mogućnost odvoženja vozila do određenog mjesta gdje se može otkloniti neispravnost ili nedostatak, odnosno zapisnik o tehničkom pregledu, kojim je utvrđena ispravnost vozila.“.

### Članak 42.

U članku 291. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Policijski službenik koji je isključio vozilo iz prometa vozaču će privremeno oduzeti registarske pločice ako:

- sudjeluje u prometu, a razlozi isključenja vozila nisu otklonjeni na mjestu isključenja ili na mjestu gdje je vozilo odvezeno radi otklanjanja razloga isključenja
- je neispravnost ili nedostatak uređaja i opreme vozila kategoriziran kao opasan
- je neispravnost ili nedostatak osiguranja i prijevoza tereta kategoriziran kao opasan

- nema posebnu dozvolu za prijevoz ili prijevoz obavlja suprotno dopuštenju iz dozvole
- je isteklo važenje prometne dozvole za više od 15 dana.“.

U stavku 3. riječi: „tijelu koje vozilo vodi u evidenciji“ zamjenjuju se riječima: „policijskoj upravi odnosno policijskoj postaji prema prebivalištu, boravištu, privremenom ili stalnom boravku ili sjedištu vlasnika vozila“.

### **Članak 43.**

Članak 295. mijenja se i glasi.

„Stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje i ovlaštene ispitivač kojem je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom ili koji je izgubio pravo upravljanja motornim vozilom iz nekih drugih razloga ne smije, u to vrijeme, obavljati poslove osposobljavanja kandidata za vozače i provoditi vozačke ispite iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom.“.

### **Članak 44.**

U članku 296. stavku 2. iza riječi: „ministarstvo nadležno za unutarnje poslove“, dodaje se zarez i riječi: „a podacima o vozilima mogu se koristiti stručna organizacija iz članka 273. ovoga Zakona i stanice za tehnički pregled vozila ovlaštene za poslove registracije vozila“.

### **Članak 45.**

Članak 299. mijenja se i glasi:

„Instruktor vožnje pod čijim se nadzorom kandidat za vozača osposobljava u nastavnom predmetu Upravljanje vozilom i ovlaštene ispitivač pod čijim se nadzorom provodi vozački ispit iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom, kaznit će se za prekršaj što ga počini kandidat za vozača osim ako nije bio u mogućnosti spriječiti prekršaj.“.

## **PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### **Članak 46.**

Stupanjem na snagu ovoga Zakona, negativni prekršajni bodovi prikupljeni na temelju odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15) brišu se iz evidencije vozača.

Postupci koji su započeti na temelju odredbi članka 286. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15) dovršit će se sukladno odredbama tog Zakona.

### **Članak 47.**

(1) Ministar nadležan za unutarnje poslove donijet će pravilnike iz članaka 14. i 19. ovoga Zakona u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu tih članaka.

(2) Ministar nadležan za unutarnje poslove, u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa, donijet će pravilnike iz članka 32. ovoga Zakona u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(3) Ministar nadležan za poslove prometa donijet će pravilnike iz članka 13. ovoga Zakona u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

#### **Članak 48.**

Stručne organizacije iz članka 206. i 273. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15) dužne su uskladiti i organizirati svoju djelatnost i donijeti opće akte u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

#### **Članak 49.**

Stupanjem na snagu članka 14. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o mreži i kriterijima o dovoljnom broju autoškola (Narodne novine, broj 117/12), a stupanjem na snagu članka 15. ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata u autoškoli (Narodne novine, broj 141/11).

#### **Članak 50.**

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama, osim članaka 14., 15., 26., 27., 28., 29., 30., 33., 37., 38., 39., 40., 44. i 46. koji stupaju na snagu 1. siječnja 2018. godine te članaka 11., 25., 32., 41. i 42. koji stupaju na snagu 20. svibnja 2018. godine.

## OBRAZLOŽENJE

**Člankom 1.** se u članku 1.a Zakona o sigurnosti prometa na cestama dodaju Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ, , Direktive 2014/46/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila i Direktiva 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ.

Također, uređuje se i način provedbe Uredbe (EU) 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta.

**Člankom 2.** se u članku 2. stavku 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama redefinira pojam mladog vozača, na način da se propisuje da je to vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske.

Dodaju se tri nova pojma: „zapisnik o tehničkom pregledu vozila“, „zapisnik o tehničkom pregledu vozila na cesti“ i „nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila“, koji do sada nisu bili posebno definirani.

„Zapisnik o tehničkom pregledu vozila“ i „Zapisnik o tehničkom pregledu vozila na cesti“ postaje obvezan dokument, koji vozač mora imati kod sebe u vozilu, a sukladno preuzetim obvezama po Direktivama 2014/45 i 2014/47. Ukoliko je vozilo, zbog neispravnosti isključeno iz prometa u Republici Hrvatskoj, „Zapisnik o tehničkom pregledu“ i „Zapisnik o tehničkom pregledu vozila na cesti“ je dopuštenje za ponovno sudjelovanje u prometu na cestama, a izvan Republike Hrvatske je dokaz da je vozilo obavilo tehnički pregled, bez obzira da li se radi o redovitom ili izvanrednom tehničkom pregledu (detaljni tehnički pregled vozila na cesti).

Definiranjem pojam „nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila“ jasnije se određuje svrha i cilj pojma

**Člankom 3.** se u članku 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama dodaje novi stavak, kojim se inspektorima cestovnog prometa daje ovlast nadzora prijevoza i osiguranja tereta na vozilima i tehničkih pregleda vozila na cesti te nadzora kretanja teretnih vozila sukladno članku 194. toga Zakona.

**Člankom 4.** se u članku 5. stavku 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje se da se suglasnost jedinicama lokalne samouprave za uređenje prometa na njihovom području izdaje rješenjem, a sukladno odredbama zakona kojim se uređuje upravni postupak te se propisuje da protiv tih rješenja nije moguće izjaviti žalbu, već je moguće pokrenuti upravni spor, sukladno odredbama zakona kojim se uređuje upravno sudovanje.

Također, radi usklađivanja s odredbama Zakona o cestama, novelom stavka 3., propisuje se da se te suglasnosti daju na temelju izrađenog prometnog elaborata, a ne više prometnog projekta.

**Člankom 5.** se u članku 13. stavku 3. Zakona o sigurnosti prometa na cestama riječ „projekta“ zamjenjuje riječju „elaborata“, radi usklađivanja s odredbama Zakona o cestama i predloženoj noveli članka 5. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.



**Člankom 6.** se u odredbi članka 113. stavka 2. važećeg Zakona briše riječ „javnoj“, kako bi se postiglo to da obaveza nošenja reflektirajućeg prsluka ili reflektirajuće biciklističke odjeće postoji na svim cestama, a ne samo na onima koje su kategorizirane kao javne ceste.

**Člankom 7.** se u članku 149. stavku 1. važećeg Zakona dodaju vozila carine, kao vozila s pravom prednosti prolaska, kako bi se carinskim službenicima omogućilo obavljanje poslova carinskog nadzora sukladno odredbama Zakona o carinskoj službi.

**Člankom 8.** se u članku 150. važećeg Zakona dodaju vozila vojne policije i carine, kako bi se carinskim službenicima omogućilo obavljanje poslova carinskog nadzora sukladno odredbama Zakona o carinskoj službi, a vojnoj policiji obavljanje vojnopolicijskih poslova i vozilima koja nemaju ugrađene posebne uređaje za davanje zvučnih i svjetlosnih signala.

**Člankom 9.** se u članku 151. važećeg Zakona brišu riječi „službena vozila ovlaštenih carinskih službenika“, jer su njima dana prava prednosti prolaska, sukladno odredbama članka 149. i 150. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

Nadalje, iza riječi „osuđene osobe“ dodaju riječi: „i vozila hitne medicinske intervencije u razminiranju“, jer je člankom 53. Zakona o protuminskom djelovanju (Narodne novine, broj 110/15), propisano da su Hrvatski centar za razminiranje, ovlaštene pravne osobe i/ili obrtnici, za vrijeme obavljanja poslova dopunskog općeg izvida, tehničkog izvida, razminiranja i završne kontrole kvalitete, dužni na radilištima osigurati nazočnost medicinskog tima za pružanje hitne medicinske skrbi. Temeljem pribavljenog mišljenja Ministarstva zdravlja, propisano je da se medicinski tim, između ostalog, sastoji i od vozila hitne medicinske intervencije, koji sukladno stavku 3. istog članka, mora zadovoljavati minimalne uvjete u vezi s tehničkim karakteristikama i medicinskom opremom, sukladno HRN EN 1789; 2011 i HRN EN 1865-1. Također, stavkom 4. istog članka propisano je da Hrvatski centar za razminiranje, ovlaštene pravne osobe i/ili obrtnici mogu imati vlastito vozilo za pružanje hitne medicinske skrbi ili ih unajmiti od Zavoda za hitnu medicinu jedinica područne (regionalne) samouprave, čime su vozila, kojima se pruža hitna medicinska skrb prilikom obavljanja navedenih poslova izjednačena s vozilima ustanova koje pružaju hitnu medicinsku skrb. Međutim, obzirom da HCR i ovlaštene pravne osobe i/ili obrtnici, koji su u zakonskoj obvezi posjedovati vozilo opremljeno sukladno navedenim normama kako bi obavljali svoje poslove, nisu „službe hitne medicinske pomoći“, a koje su, sukladno propisima iz nadležnosti Ministarstva zdravstva, ustanove ovlaštene za pružanje hitne medicinske skrbi, njihova vozila ne mogu se podvesti pod naziv „vozila službe hitne medicinske pomoći“, što nam je potvrđeno i od strane ravnateljice Hrvatskog zavoda za hitnu medicinu. Hitna medicinska skrb na radilištima u minski sumnjivim područjima, između ostalog, sastoji se od prijevoza stradalnika do najbliže medicinske ustanove u najkraćem mogućem roku i uzimajući u obzir da su navedena vozila tehnički opremljena za pružanje hitne medicinske skrbi, pravo prednosti prolaska, dolaskom u urbanu sredinu prilikom prijevoza, jest jedan od presudnih čimbenika za preživljavanje stradalnika.

**Člankom 10.** se u članku 153. stavku 3. važećeg Zakona dodaju riječi: „inspektora cestovnog prometa“, kako bi se i njima omogućilo korištenje uređaja kojima se ispisuju zapovijedi i obavijesti vozačima koji se kreću ispred ili iza tih vozila.

**Člankom 11.** uređuje se članak 154. važećeg Zakona, na način da se na jasan i nedvosmislen način reguliraju pitanja dimenzija, najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja vozila u prometu na cestama, te se, sukladno Direktivi 2014/47/EU o tehničkim pregledima gospodarskih vozila na cesti, regulira i osiguranje tereta na vozilima. Nadalje, propisuju se

novčane kazne, sukladno stupnju kršenja propisa o dimenzijama, najvećoj dopuštenoj masi i osovinskom opterećenju.

**Člankom 12.** se u članku 183. važećeg Zakona izrijekom propisuje da se odobrenje za održavanje športskih i drugih priredbi na cesti izdaje u formi rješenja, propisuje se tko izdaje rješenje te da je u pojedinim slučajevima potrebna prethodna suglasnost nadležnog tijela, kao i da protiv navedenog rješenja nije moguće izjaviti žalbu, ali je moguće pokrenuti upravni spor.

**Člankom 13.** se mijenja članak 194. važećeg Zakona te se, sukladno praksi zemalja članica Europske unije, radi povećanja sigurnosti prometa na cestama i smanjenja negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš (buka, onečišćenje zraka, sigurnost svih sudionika u prometu), promet posebnih skupina vozila, a među kojima se posebno ističu teška teretna vozila, dodatno se regulira ovlast ministru nadležnom za poslove prometa da pravilnicima propiše ograničenja prometovanja određenim vozilima na određene cestama. Reguliranje prometa teretnih vozila se isprepliće kroz tri zakona, i to Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Zakon o cestama i Zakon o prijevozu u cestovnom prometu. Dosadašnjom primjenom navedenih zakona i pripadajućih podzakonskih akata nije postignut željeni učinak te je u sklopu različitih međuresornih radnih skupina (rješavanje problema prometovanje teških teretnih vozila, priprema prijedloga pravilnika o izvanrednom prijevozu, priprema podzakonskih akata u području prometne signalizacije) više puta istaknuta potreba veće usklađenosti između provedbenih propisa, rada tijela koja provode iste te mjera za unaprjeđenje sigurnosti prometa na cestama. U skladu s navedenim dodaju se stavci 2. i 3., a koji su usko povezani s stavkom 1., te se dodaju primjerenije više prekršajne odredbe. Razlog za više prekršajne odredbe su relativno mali omjeri između važećih prekršajnih odredbi te potencijalne koristi za prekršitelja (vožnja vikendom ili praznikom, izbjegavanje autoceste, skraćivanje prijevoznog puta i sl.). Predložene prekršajne odredbe su približno usklađene s Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu kojim su predviđene više kazne za prijevoznike (članci 4. - 6.). Dodatno, navedeno povećanje prekršajnih odredbi smatramo opravdanim iz razloga što se cijeli članak odnosi na obavljanje djelatnosti prijevoza ili autoškola koje su za to licencirani te u skladu s time imaju stručno osposobljene odgovorne osobe koje su upoznate sa svim propisima te mogu ispravno percipirati negativne učinke kršenja odredaba ovog članka.

**Člankom 14.** se novelira članak 201. važećeg Zakona, na način da se, sukladno zahtjevima Europske komisije iz preudskog postupka zbog povrede prava Europske unije na području pružanja usluga, više ne propisuje ovlaštenje za donošenje propisa o mreži i kriterijima o dovoljnom broju autoškola, već se samo daje ovlast ministru nadležnom za unutarnje poslove da pravilnikom propiše minimalne standarde koje autoškola mora ispunjavati. Dakle, ne radi se o dodatnim zahtjevima koje autoškola mora ispunjavati, već se radi se o podzakonskom propisu kojim će se na detaljniji način razraditi uvjeti koje autoškola mora ispunjavati, a koji su propisani odredbama članka 202. Zakona.

Također, propisuje se da se protiv rješenja o izdavanju odobrenja za početak rada autoškola ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

**Člankom 15.** se mijenja članak 202. važećeg Zakona, na način da se propisuju uvjeti kojima autoškola mora udovoljavati za provedbu djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače. Propisuje se koje stručne djelatnike autoškola treba imati i pojednostavljuje se njihovo angažiranje te se predlaže omogućiti sloboda izbora ugovaranja rada na puno ili nepuno radno vrijeme ili obavljanje tih poslova temeljem ugovora o djelu, prema stvarnim potrebama posla, čime će se istovremeno olakšati fluktuacija stručne radne snage unutar i izvan djelatnosti

osposobljavanja. Isto tako, poslove stručnog voditelja, predavača i instruktora vožnje u isto vrijeme može obavljati i samo jedna osoba ili više njih, ovisno o potrebama posla.

Uz obveznu tehničku ispravnost vozila, koja se podrazumijeva, podiže se granica dopuštene starosti vozila sa 7 na 10 godina za B kategoriju, što je i zakonska porezna granica za plaćanje godišnjeg poreza na cestovna motorna vozila, čime će se omogućiti veći izbor, lakša, brža i ekonomičnija zamjena vozila za potrebe osposobljavanja, niža stopa ili duže razdoblje amortizacije, a time i rashodi poslovanja autoškola. Posebno treba istaknuti da se time manjim autoškolama koje posluju u manjim sredinama olakšava zadržavanje postojećeg voznog parka odnosno omogućava dopunski izbor prilikom zamjene vozila.

Kod tzv. profesionalnih kategorija, starosna granica podiže se sa 12 na 15 godina prije svega iz razloga visokih troškova nabavke takvih vozila i amortizacije u odnosu na prihodovne učinke. Naime, za ovaj tip vozila, što se posebno odnosi na autobuse ukoliko im je isključiva namjena osposobljavanje i provedba ispita, povećanjem starosne granice omogućavaju se znatne uštede postojećim autoškolama produljenom aktivnosti postojećeg i još uvijek kvalitetnog voznog parka te se olakšava ulazak novim poduzetnicima koji su zainteresirani za ulazak u sektor osposobljavanja kandidata za vozače profesionalnih kategorija.

Obzirom na potrebu ispunjenja uvjeta društvene odgovornosti i izostanka negativnog utjecaja na djelatnost osposobljavanja predlaže se podizanje starosne granice za vozila prilagođena osposobljavanju osoba s invaliditetom i/ili osoba s tjelesnim oštećenjem sa 7 na 15 godina.

Također, propisuje se iznimka od odredbi o maksimalnoj starosti motornih vozila Oružanih snaga Republike Hrvatske na kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače.

Isto tako, slijedom zahtjeva Europske komisije, odnosno radi usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije autoškolama je omogućeno samostalno formiranje cijena osposobljavanja kandidata za vozače, koja je sada, efektivno, podzakonskim propisom propisana u najnižem iznosu. Ovim prijedlogom Zakona otvara se mogućnost da autoškole samostalno izrađuju svoje cjenike, a cijenu osposobljavanja ugovore sklapanjem ugovora o osposobljavanju između autoškole i kandidata za vozača koji se osposobljava.

**Člankom 16.** se u članku 203. stavku 4. važećeg Zakona predlaže propisati, pored dosadašnjih uvjeta koje moraju ispunjavati osobe da bi stekle zanimanje instruktora vožnje, i zdravstvena sposobnost za vozača. Predlagatelj smatra da je instruktor vožnje osoba koja se profesionalno bavi osposobljavanjem kandidata za vozače (odnosno osoba koja upravlja vozilom u profesionalne svrhe) te je mišljenja da, pored do sada propisanih uvjeta zakonom zdravstvena sposobnost bi trebala biti primarni uvjet za izdavanje dozvole instruktora vožnje jer, između ostalog, osoba mora biti zdravstveno sposobna za obavljanje profesionalnih zadaća. Naime, profesionalni vozači su dužni svakih 5 godina pristupiti liječničkom pregledu a instruktor vožnje, budući da im licencija vrijedi 10 godina, nisu imali takvu obavezu.

**Člankom 17.** se u članku 206. važećeg Zakona propisuje ovlast ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove da obustavi od primjene opće akte ovlaštene stručne organizacije.

Također, mijenja se dosadašnji stavak 6., odnosno mijenjaju se uvjeti za obavljanje poslova stručnog nadzora i to stoga što sukladno postojećim uvjetima ovlaštenu nadzornik može biti samo osoba koja je već zaposlena u ovlaštenoj stručnoj organizaciji kao ovlaštenu ispitivač, što se predloženim izmjenama ukida te se izjednačavaju osobe sa završenim specijalističkim diplomskim stručnim studijem s osobama koje imaju završen najmanje preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij prometnog smjera (cestovnog).

**Člankom 18.** se u članku 208. stavku 3. važećeg Zakona propisuju uvjeti za izdavanje dozvole za obavljanje propisanih poslova ovlaštenog ispitivača iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom. Iz važeće odredbe proizlazi da

osoba koja je pravomoćno osuđena za citirana kaznena djela ne može obavljati poslove ovlaštenog ispitivača dok osoba kojoj je izdana dozvola ovlaštenog ispitivača može i nadalje obavljati te poslove bez obzira što je pravomoćno osuđena za navedena kaznena djela.

Nadalje, predlaže se izmijeniti stavak 4. istog članka te se propisuje kao uvjet da ovlašteni ispitivač mora posjedovati licenciju instruktora vožnje da se omogući da se izmjenama odredbi u dijelu polaganja vozačkog ispita uvede mogućnost da se vozački ispiti provode bez nazočnosti instruktora vožnje. Postojećim odredbama propisano je da ovlašteni ispitivač mora položiti ispit za instruktora vožnje određene kategorije, a propisanim izmjenama omogućuje se da ispite iz predmeta Upravljanje vozilom provodi bez prisutnosti instruktora vožnje u vozilu. Također, u pogledu stručne spreme koja se zahtijeva za ovlaštenog ispitivača izjednačavaju se osobe sa završenim specijalističkim diplomskim stručnim studijem s osobama koje imaju završen najmanje preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij prometnog smjera (cestovnog).

**Člankom 19.** mijenja se članak 211. važećeg Zakona, na način da se na detaljniji i jasniji način propisuje proces osposobljavanja učenika koji se u redovitom srednjoškolskom obrazovnom programu osposobljavaju za zanimanje vozač motornog vozila C kategorije.

**Člankom 20.** se mijenja članak 213. važećeg Zakona, radi ispravljanja nomotehničkih nedorečenosti u pitanjima oduzimanja licencija. Također, u stavku 6., izrijekom se propisuje da subjekti kojima je izrečena mjera zabrane rada, odnosno oduzimanja licencije, ne smiju za to vrijeme obavljati poslove osposobljavanja kandidata za vozače, provođenja vozačkih ispita odnosno poslove nadzora.

Na kraju, posebno se propisuju novčane kazne za prekršaje za ovlaštenu stručnu organizaciju koja obavlja poslove provođenja vozačkih ispita odnosno odgovorne osobe u njoj.

**Člankom 21.** se u članku 217. dodaje novi stavak kojim se propisuje niža minimalno potrebna dob za upravljanje vozilima C, CE i D kategorije za vozila Oružanih snaga Republike Hrvatske.

**Člankom 22.** briše se članak 221. važećeg Zakona kojim su bila propisana posebna, niža ograničenja brzine, kojom mladi vozači smiju upravljati vozilom u prometu na cesti.

**Člankom 23.** se u članku 231., stavku 4., dodatno propisuje da će se na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled uputiti i vozač koji je najmanje tri puta pravomoćno kažnjen zbog upravljanja vozilom s nedopuštenom količinom alkohola u krvi. Obavezom podvrgavanja izvanrednom liječničkom pregledu vozača i instruktora vožnje koji je najmanje tri puta u tri godine pravomoćno kažnjene zbog upravljanja vozilom s nedopuštenom količinom alkohola u krvi želi se pojačati liječnička kontrola osoba koje učestalo konzumiraju alkohol te upravljaju vozilom, jer sukladno važećem zakonskom rješenju, na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled upućuju se vozači kod kojih je utvrđeno da su upravljali motornim vozilom pod utjecajem droga ili lijekova ili ako su u krvi imali alkohola iznad 1,5 g/kg (dovoljan je jedan takav slučaj), dok se osobe koje učestalo upravljaju motornim vozilima s nižom koncentracijom alkohola u krvi nisu dužne uputiti na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled, iako se za njih može opravdano posumnjati da imaju problem s alkoholom.

**Člankom 24.** se u članku 234. stavku 2., dodatno propisuje da se na zdravstveni pregled, osim kandidata za vozača, može uputiti i vozač kojem je izdano uvjerenje da je duševno i tjelesno sposoban za upravljanje vozilima, a za kojeg se opravdano sumnja da zbog zdravstvenih razloga nije sposoban za vozača.

**Člankom 25.** mijenja se članak 236. važećeg Zakona na način da se brišu stavci 2. i 3. kojima je bio reguliran dio materije koji se sada regulira odredbama članka 154. Zakona., a pitanja tehničke ispravnosti vozila uređuju se u skladu sa standardima iz Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila i Direktive 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji te se propisuju novčane kazne, sukladno stupnju kršenja propisa o tehničkoj ispravnosti vozila.

**Člankom 26.** se u članku 241. stavku 2. riječi: "policijske uprave odnosno policijske postaje", zamjenjuju riječima: "stanice za tehnički pregled vozila iz članka 259. ovoga Zakona" kako bi se stanicama za tehnički pregled vozila dala ovlast za izdavanje izvoznih pločica.

Izmjenom stavka 6. članka 241. važećeg Zakona omogućava se izjavljivanje žalbe ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove kao drugostupanjskom tijelu, protiv prvostupanjskog rješenja koje donosi stanica za tehnički pregled u postupku izdavanja izvoznih pločica.

**Člankom 27.** mijenja se stavak 1. članka 243. kojim se u stavku 1. točki 9. iza riječi: „oldtimere“ dodaju riječi: „(starodobna vozila)“ radi terminološkog usklađivanja s pojmovnikom Zakona (članak 2. stavak 1. točka 29.). Važeći stavak 2. se briše budući se Zakonom o sigurnosti prometa na cestama uređuje kretanje vozila na cestama unutar Republike Hrvatske, a ne i na području drugih država

**Člankom 28.** se u članku 250. stavku 3. riječi: "ministarstvo nadležno za unutarnje poslove", zamjenjuju se riječima: "stanica za tehnički pregled vozila koja vozilo vodi u evidenciji", jer se stanicama za tehnički pregled vozila daje ovlast za obavljanje registracije motornih i priključnih vozila koju po važećem Zakonu imaju policijske uprave odnosno policijske postaje.

Izmjenom stavka 4. članka 250. važećeg Zakona omogućava se izjavljivanje žalbe ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove kao drugostupanjskom tijelu, protiv prvostupanjskog rješenja stanice za tehnički pregled kojim je ukinuta registracija vozila.

**Člankom 29.** je, zbog preglednosti norme, predložena izmjena članka 252. važećeg Zakona, na način da se stanicama za tehnički pregled vozila, uz dosadašnju ovlast za obavljanje produženja važenja prometne dozvole, daje i ovlast za obavljanje poslova registracije motornih i priključnih vozila te izdavanja pokusnih pločica, koje po važećem Zakonu imaju samo policijske uprave odnosno policijske postaje. Pri tome, postojeće ovlaštenje za obavljanje poslova tehničkih pregleda vozila, obuhvaća i obavljanje poslova vezanih uz registraciju vozila, produženje valjanosti prometne dozvole i izdavanje pokusnih pločica.

Ujedno se rok za podnošenje novog zahtjeva za odobrenje korištenja prenosivih pločica, u slučaju kada su prenosive pločice korištene protivno propisima i rješenju kojim je bilo odobreno izdavanje prenosivih pločica, izjednačava s rokom koji je propisan za podnošenje novog zahtjeva za odobrenje izdavanja pokusnih pločica u slučaju kada su se pokusne pločice koristile protivno propisima i rješenju. Na navedeni način se jednako tretiraju nepravilnosti prilikom označavanja vozila, neovisno o činjenici radi li se o označavanju pokusnim ili prenosivim pločicama.

Također, omogućava se izjavljivanje žalbe ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove, kao drugostupanjskom tijelu, protiv prvostupanjskih rješenja donesenih u postupku registracije vozila, produženja važenja prometne dozvole i izdavanja pokusnih pločica.

**Člankom 30.** mijenja se članak 253. važećeg Zakona na način da se propisuje da vlasnik vozila nije dužan platiti upravnu pristojbu za obavljene poslove registracije vozila, produženja valjanosti prometne dozvole i ostale povezane poslove koje obavljaju stanice za tehnički pregled vozila, jer za to plaća naknadu u stanicama za tehnički pregled vozila.

**Člankom 31.** mijenja se članak 254. stavak 3. važećeg Zakona kojim se propisuju uvjeti za izdavanje dozvole za obavljanje propisanih poslova referenata za administrativne poslove u vezi s tehničkim pregledima i poslova registracije vozila u stanicama za tehnički pregled vozila. Iz sadašnje odredbe proizlazi da osoba koja je pravomoćno osuđena za citirana kaznena djela ne može obavljati poslove referenta dok osoba kojoj je izdana dozvola ovlaštenog referenta može i nadalje obavljati te poslove bez obzira što su pravomoćno osuđene za navedena kaznena djela.

**Člankom 32.** mijenja se članak 255. važećeg Zakona na način da se terminološki ujednačava podjela tehničkih pregleda te se uvodi nova kategorija tehničkih pregleda – tehnički pregled vozila na cesti. Potreba za posebnim normiranjem tehničkih pregleda vozila na cesti proizlazi iz Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća, od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila i Direktive 2014/47/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila koja prometuju u Uniji i stavljanju izvan snage Direktive 2000/30/EZ. Zbog specifičnosti ovakvih pregleda koji se obavljaju u posebnim uvjetima i koji su fokusirani na posebne uređaje, opremu i sklopove vozila, potrebno ih je izdvojiti kao zasebnu vrstu tehničkog pregleda.

Također, regulira se razmjena podataka s drugim državama članicama Europske unije u području tehničkih pregleda vozila, te se nedostaci utvrđeni tijekom tehničkih pregleda vozila kategoriziraju kao manji, veći ili opasni.

Osim toga, daje se ovlast ministru nadležnom za unutarnje poslove da, u suradnji s ministrom nadležnim za poslove prometa, posebnim propisom utvrdi popis mogućih nedostataka utvrđenih tijekom tehničkog pregleda vozila i stupanj njihove težine.

**Člankom 33.** se novelom članka 256. stavka 1. važećeg Zakona ukida obaveza obavljanja tehničkog pregleda novih motornih i priključnih vozila koja se registriraju u Republici Hrvatskoj. Takva vozila moraju obaviti prvi redoviti tehnički pregledu tijekom mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od prve registracije vozila, osim novih motornih i priključnih vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3500 kg, motornih vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedala, vozila hitne medicinske pomoći i vozila za taksi prijevoz, koja su vlasnici dužni podvrgnuti prvom redovitom tehničkom pregledu tijekom mjeseca u kojem ističe rok od 12 mjeseci od prve registracije vozila. Opravdanost ovakvog rješenja pronalazi se u činjenici da visoki tehnički standardi proizvođača motornih i priključnih vozila u dovoljnoj mjeri jamče tehničku ispravnost novih vozila, koju onda nije potrebno ponovno utvrđivati na tehničkom pregledu. Takva vozila je potrebno podvrgnuti tehničkom pregledu nakon proteka razumnog roka njihove eksploatacije, kada se opravdano mogu očekivati određene neispravnosti koje negativno utječu na sigurnost prometa na cestama. Pored navedenoga, tehnički pregled novih vozila u dosadašnjem radu stanica za tehnički pregled vozila bio je važan zbog prikupljanja tehničkih podataka o vozilima koji su se potom upisivali u prometne dokumente prilikom registracije takvih vozila. Informatizacijom sustava, ovi tehnički podaci se sada mogu utvrditi iz postupka homologacije/provjere sukladnosti vozila, pa ih nije potrebno ponovno utvrđivati na tehničkom pregledu.

**Člankom 34.** se, izmjenama članka 259. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, daje ovlast policijskim službenicima i inspektorima cestovnog prometa da mogu obavljati tehničke preglede vozila na cesti, sukladno Direktivi 2014/47/EU o tehničkim pregledima gospodarskih vozila na cesti, kojom se ukida Direktiva 2000/30/EC.

**Člankom 35.** se u članku 260. stavku 2. važećeg Zakona riječi „dvije godine“ zamjenjuju riječima „tri godine“. Ovime je provedena implementacija Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ. Jedan od uvjeta koje Direktiva propisuje u pogledu stručnosti i osposobljenosti nadzornika tehničke ispravnosti vozila je najmanje tri godine dokumentiranog radnog iskustva ili jednakovrijedan dokaz kao što su dokumentirano mentorstvo ili studij te odgovarajuća osposobljenost u odgovarajućem području povezanom s cestovnim vozilima (članak 13. točka 1., vezano za Prilog IV Direktive).

U stavku 5. propisuju se uvjeti za izdavanje dozvole za obavljanje poslova nadzornika tehničke ispravnosti vozila. Iz sadašnje odredbe proizlazi da osoba koja je pravomoćno osuđena za citirana kaznena djela ne može obavljati poslove nadzornika dok osoba kojoj je izdana dozvola nadzornika može i nadalje obavljati te poslove bez obzira što su pravomoćno osuđene za navedena kaznena djela.

Također, Direktiva 2014/45/EU izričito zabranjuje bilo kakav sukob interesa nadzornika prilikom obavljanja tehničkog pregleda, kako bi se zadržala visoka razina nepristranosti i objektivnosti u obavljanju ovih poslova (članak 13. točka 4. Direktive), što je osigurano dodavanjem novog stavka 6.

**Člankom 36.** se, izmjenama članka 262. važećeg Zakona, omogućuje naplata troškova nastalih tijekom obavljanja detaljnih tehničkih pregled vozila na cesti.

**Člankom 37.** se u članku 266. stavku 1. važećeg Zakona riječi: policijskoj upravi, odnosno policijskoj postaji na čijem području ima sjedište", zamjenjuje riječima: ministarstvu nadležnom za unutarnje poslove". S obzirom da će poslove registracije vozila obavljati isključivo stanice za tehnički pregled vozila, a ne više policijske uprave odnosno policijske postaje nema potrebe da se podaci vezani uz registraciju vozila dostavljaju policijskim upravama odnosno policijskim postajama na čijem području stanica za tehnički pregled ima sjedište, već će se navedeni podaci dostavljati Ministarstvu unutarnjih poslova u evidenciju registriranih vozila koja se vodi na Informacijskom sustavu.

**Člankom 38.** se u članku 269. stavku 2. važećeg Zakona dodaju riječi: "i poslova registracije vozila" budući da će stanice za tehnički pregled vozila osim tehničkog pregleda vozila obavljati i poslove registracije vozila.

**Člankom 39.** se u članku 274. stavku 2. i 4. važećeg Zakona dodaju riječi: "i poslova registracije vozila" budući da će stanice za tehnički pregled vozila osim tehničkog pregleda vozila obavljati i poslove registracije vozila.

**Člankom 40.** se mijenja članak 286. važećeg Zakona, na način da se, kao pravna posljedica prikupljenog određenog broja negativnih prekršajnih bodova, predviđa mjera ukidanja i oduzimanja vozačke dozvole. Tako se propisuje da će se vozačka dozvola mladom vozaču ukinuti i oduzeti kada u razdoblju od dvije godine skupi 9 negativnih prekršajnih bodova, a ostalim vozačima kada u razdoblju od dvije godine skupe 12 negativnih prekršajnih bodova. Također, propisuje se da osoba kojoj je ukinuta i oduzeta vozačka dozvola može ponovo polagati vozački ispit protekom roka od dvije godine od dana izvršnosti tog rješenja, te se

propisuje novčana kazna za vozača koji upravlja motornim vozilom nakon izvršnosti tog rješenja, a prije ponovnog stjecanja prava na samostalno upravljanje motornim vozilom.

**Člankom 41.** mijenjaju se pojedine odredbe članka 290. važećeg Zakona na način da se sukladno kategorizaciji utvrđenih nedostataka (grešaka) regulira mogućnost korištenja vozila u prometu na cestama odnosno njihova tehnička ispravnost.

Na temelju obavljene kontrole, a sukladno procjeni policijskog službenika, odnosno inspektora cestovnog prometa, za utvrđenu tehničku neispravnost, vozilo se isključuje iz prometa odnosno ostavlja se mogućnost otklanjanja uočenog nedostatka na mjestu kontrole, odnosno na za to prikladnom mjestu (servis, sjedište pravne osobe i sl.). Pravo sudjelovanja u prometu, nakon isključenja vozila, dokazuje se zapisnikom o obavljenom tehničkom pregledu vozila i zapisnikom o obavljenom tehničkom pregledu vozila na cesti, na kojem je utvrđena ispravnost vozila. Također, propisuje se i novčana kazna za vozača koji u prometu na cesti upravlja motornim vozilom koje je isključeno iz prometa, a nema zapisnik o tehničkom pregledu vozila ili zapisnik o obavljenom tehničkom pregledu vozila na cesti u kojem je utvrđeno da je vozilo tehnički ispravno.

**Člankom 42.** dopunjuje se članak 291. važećeg Zakona na način da se jasno propisuju slučajevi u kojima policijski službenik privremeno oduzima registarske pločice vozila koje je isključio iz prometa te kome se te registarske pločice dostavljaju, ukoliko ne budu podignute u određenom roku.

**Člankom 43.** se mijenja članak 295. važećeg Zakona na način da se propisuje da niti stručni voditelj niti predavač kojem je izrečena mjera zabrane upravljanja motornim vozilom ne smije za to vrijeme obavljati poslove osposobljavanja kandidata za vozače i provoditi vozačke ispite iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Naim, važećom odredbom zabrana se odnosila samo na instruktora vožnje. Kako je važećim odredbama Zakona omogućeno da i stručni voditelji i predavač obavljaju poslove instruktora vožnje, odnosno osposobljavaju kandidate za vozače iz nastavnog predmeta Upravljanja vozilom, bilo je potrebno proširiti navedenu zabranu i na te osobe.

**Člankom 44.** dopunjuje se članak 296. stavak 2. budući da stručna organizacija iz članka 273. važećeg Zakona obavlja poslove organiziranja poslova registracije u stanicama za tehnički pregled vozila kojima se daje ovlast i za obavljanje poslova registracije vozila, a za što im je nužno omogućiti uvid i rad u evidenciji registriranih vozila.

**Člankom 45.** se u članku 299. važećeg Zakona propisuje da je, osim instruktora vožnje, i ovlašteni ispitivač pod čijim se nadzorom provodi vozački ispit odgovoran za prometni prekršaj kojega počinu kandidat za vozača iz razloga jer će se, planiranim izmjenama odredbi podzakonskog propisa kojim se regulira polaganje vozačkog ispita, propisati da će se on provoditi bez nazočnosti instruktora vožnje.

**Člankom 46.** se propisuje da se stupanjem na snagu ovog Zakona brišu svi „stari“ negativni prekršajni bodovi, koji su stečeni temeljem odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15), odnosno propisuje se da se ti negativni prekršajni bodovi neće upisati u evidenciju vozača.

Također, propisuje se da će se postupci koji su započeti temeljem odredbi članka 286. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/2008, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15) dovršiti sukladno odredbama tog Zakona.



Ovime se postiže to da se negativni prekršajni bodovi koje su vozači skupljali u vrijeme kada su predviđene posljedice prikupljenog određenog broja negativnih prekršajnih bodova bile izricanje mjere zabrane upravljanja motornim vozilom, ovisno o strukturi počinjenih prekršaja, na 9 ili 12 mjeseci, dok je mjera poništenja vozačke dozvole bila moguća samo uz ispunjenje posebnih pretpostavki, neće koristiti za izricanje mjere ukidanja i oduzimanja vozačke dozvole, kako je to predviđeno ovim Zakonom, a istovremeno neće se ugroziti već započeti postupci.

**Člankom 47.** propisuju se rokovi u kojima su nadležni ministri dužni donijeti odgovarajuće pravilnike.

**Člankom 48.** propisuje se rok u kojem su stručne organizacije iz članka 206. i 273 Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14 i 64/15) dužne uskladiti i organizirati svoju djelatnost i donijeti opće akte.

**Člankom 49.** propisuje se prestanak važenja pojedinih podzakonskih propisa.

**Člankom 50.** propisuje se stupanje na snagu ovoga Zakona odnosno pojedinih njegovih odredbi.

**ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE  
MIJENJAJU ODNOSNO DOPUNJUJU**

**ZAKON O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA**

Pročišćeni tekst Zakona o sigurnosti prometa na cestama obuhvaća:

- Zakon o sigurnosti prometa na cestama, koji je stupio na snagu 17. lipnja 2008. godine (Narodne novine, broj 67, od 9. lipnja 2008. godine)
- Odluku Ustavnog suda Republike Hrvatske broj: U-I-3084/2008 i U-I-3419/2009, od 7. travnja 2010. godine (Narodne novine, broj 48, od 21. travnja 2010. godine)
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koji je stupio na snagu 9. srpnja 2011. godine (Narodne novine, broj 74, od 1. srpnja 2011. godine)
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koji je stupio na snagu 1. srpnja 2013. godine (Narodne novine, broj 80, od 28. lipnja 2013. godine)
- Odluku i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, broj: U-I-323/09 i dr., od 20. prosinca 2013. godine (Narodne novine, broj 158, od 27. prosinca 2013. godine)
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koji je stupio na snagu 5. kolovoza 2014. godine (Narodne novine, broj 92, od 28. srpnja 2014. godine)
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koji je stupio na snagu 11. lipnja 2015. godine (Narodne novine, broj 64, od 10. lipnja 2015. godine).

Članak 1.a

Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije;

- Direktiva Vijeća 91/671/EEZ od 16. prosinca 1991. o usklađivanju zakonodavstva država članica koji se odnose na obaveznu uporabu sigurnosnih pojaseva u vozilima lakšim od 3,5 tona (SL L 373, 31. 12. 1991.),
- Direktiva 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. lipnja 2000. o pregledu na cesti kojim se utvrđuje tehnička ispravnost gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici (SL L 203, 10. 8. 2000.),
- Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269, 21. 10. 2000.),
- Direktiva 2002/85/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. studenoga 2002. o izmjeni Direktive Vijeća 92/6/EEZ o ugradnji i uporabi uređaja za ograničavanje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 327, 4. 12. 2002.),
- Direktiva 2003/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 8. travnja 2003. o izmjeni Direktive Vijeća 91/671/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica koji se odnose na sigurnosnu uporabu sigurnosnih pojaseva u vozilima lakšim od 3,5 tone (SL L 115, 9. 5. 2003.),
- Direktiva Komisije 2003/26/EZ od 3. travnja 2003. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s ograničivačem brzine i emisija ispušnih plinova gospodarskih vozila (SL L 90, 8. 4. 2003.),

- Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe i putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10. 09. 2003.),
- Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.),
- Direktiva 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenog 2008. godine o sigurnosti cestovne infrastrukture (SL L 319, od 29. 11. 2008.),
- Direktiva 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica (Tekst značajan za EGP) (SL L 141, 6. 6. 2009.),
- Direktiva Komisije 2009/113/EZ od 25. kolovoza 2009. o izmjeni Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama (SL L 223, 26. 8. 2009.),
- Direktiva Komisije 2010/47/EU od 5. srpnja 2010. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. lipnja 2000. o pregledima na cesti tehničke ispravnosti gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici (SL L 173, 8. 7. 2010.),
- Direktiva Komisije 2010/48/EU od 5. srpnja 2010. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica (Tekst značajan za EGP) (SL 173, 8. 7. 2010.),
- Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68/9, 13. 3. 2015.),
- Provedbena Direktiva Komisije 2014/37/EU od 27. veljače 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 91/671/EEZ u pogledu obavezne uporabe sigurnosnih pojaseva i sustava sigurnosnog vezivanja djece u vozilima (SL L 59, 28. 2. 2014.).

## Članak 2.

(1) Pojedini izrazi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeća značenja:

- 1) „cesta“ je svaka javna cesta, ulice u naselju i nerazvrstane ceste na kojima se obavlja promet,
- 2) „javna cesta“ je površina od općeg značenja za promet kojom se svatko može slobodno koristiti uz uvjete određene ovim Zakonom i koju je nadležno tijelo proglasilo javnom cestom,
- 3) „autocesta“ je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za promet motornih vozila, koja ima dvije fizički odvojene kolničke trake (zeleni pojas, zaštitnu ogradu i sl.) za promet iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije prometne trake širine najmanje 3,5 m, a s obzirom na konfiguraciju terena - i po jednu traku za zaustavljanje vozila u nuždi širine najmanje 2,5 m, bez raskrižja s poprečnim cestama i željezničkim ili tramvajskim prugama u istoj razini, u čiji se promet može uključiti, odnosno isključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim prometnim trakama za ubrzavanje ili usporavanje, odnosno priključnim rampama, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 80 km/h i koja je kao autocesta označena propisanim prometnim znakom,
- 4) „brza cesta“ je javna cesta namijenjena za promet isključivo motornih vozila, s jednom ili dvije razdvojene kolničke trake, koja ima sva raskrižja u dvije ili više razina s poprečnim cestama i drugim prometnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama), u pravilu nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom,
- 5) „cesta namijenjena isključivo za promet motornih vozila“ je javna cesta s najmanje dvije prometne trake širine od po najmanje 3,25 m, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 60 km/h, po kojoj se smiju kretati samo motorna vozila koja

moгу razvijati brzinu veću od 60 km/h i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom,

6) „državna cesta“ je javna cesta koja povezuje cjelokupni teritorij Republike Hrvatske i povezuje ga s mrežom glavnih europskih cesta,

7) „županijska cesta“ je javna cesta koja povezuje područje jedne ili više županija,

8) „lokalna cesta“ je javna cesta koja spada u mrežu županijskih cesta i povezuje područje grada i/ili općine,

9) „nerazvrstana cesta“ je površina koja se koristi za promet po bilo kojoj osnovi i koja je dostupna većem broju raznih korisnika (seoski, poljski i šumski putovi, putovi na nasipima za obranu od poplava, pristupne ceste i prostori parkirališta, benzinskih crpki i sl.),

10) „zemljana cesta“ je cesta bez izgrađenog kolnika ili suvremenoga kolničkog zastora (asfalt, beton ili kocka), pa i kad na priključku javnoj cesti ima izgrađen kolnik,

11) „kolnik“ je dio cestovne površine namijenjen u prvom redu za promet vozila, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,

12) „prometna traka“ je obilježeni ili neobilježeni uzdužni dio kolnika čija je širina dovoljna za nesmetan promet jednog reda motornih vozila u jednom smjeru,

13) „prometna traka za spora vozila“ je obilježeni uzdužni dio kolnika namijenjen za vozila koja sporom vožnjom (npr. na uzbrdici) smanjuju protočnost prometa,

14) „kolnička traka“ je uzdužni dio kolnika namijenjen za promet vozila u jednom smjeru, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,

15) „prometna traka za zaustavljanje vozila u nuždi“ je obilježeni uzdužni dio kolnika na autocestama i na određenim mjestima na cestama višeg reda kao i u tunelima, galerijama i sl.,

16) „prometna traka za ubrzavanje“ je dio kolnika namijenjen za uključivanje vozila u prometni tok sa sporedne ceste, odnosno drugih prilaznih cesta s objekata pokraj ceste (benzinskih crpki, parkirališta, motela i sl.),

17) „prometna traka za usporavanje“ je dio kolnika namijenjen za isključivanje vozila iz prometnog toka na cesti,

18) „biciklistička traka“ je dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji se prostire uzduž kolnika i koji je obilježen uzdužnom crtom na kolniku i propisanim prometnim znakom,

19) „biciklistička staza“ je izgrađena prometna površina namijenjena za promet bicikala koja je odvojena od kolnika i obilježena propisanim prometnim znakom,

20) „nogostup“ je posebno uređena prometna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u razini s kolnikom ceste ili je od kolnika odvojena na drugi način,

21) „obilježeni pješački prijelaz“ je dio kolničke površine namijenjen za prelaženje pješaka preko kolnika, obilježen oznakama na kolniku i prometnim znakovima obavijesti,

22) „pješački otok“ je uzdignuta ili na drugi način obilježena površina koja se nalazi na kolniku i koja je određena za privremeno zadržavanje pješaka koji prelaze preko kolnika ili ulaze u vozilo i izlaze iz vozila javnog prometa,

23) „pješačka zona“ je uređena prometna površina u prvom redu namijenjena za kretanje pješaka, u kojoj nije dozvoljeno kretanje motornih vozila, osim vozila s posebnom dozvolom,

24) „naselje“ je prostor na kojem se redovi ili skupine zgrada nalaze s jedne ili s obje strana ceste, dajući mu izgled ulice i čije su granice označene prometnim znakovima za obilježavanje naseljenih mjesta,

25) „zona smirenog prometa“ je područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena,

26) „raskrižje“ je površina na kojoj se križaju ili spajaju dvije ceste ili više cesta, a i šira prometna površina (trgovi i sl.) koja nastaje križanjem, odnosno spajanjem cesta,

27) „stajalište tramvaja ili autobusa“ je dio površine ceste namijenjen zaustavljanju tramvaja, odnosno autobusa radi ulaska i izlaska putnika i koji je obilježen prometnim znakom,

- 28) „vozilo“ je svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda,
- 29) „oldtimer“ (starodobno vozilo) je motorno vozilo proizvedeno prije trideset i više godina, koje je radi njegovanja povijesnih naslijeđa i tehničke kulture sačuvano ili ponovo sastavljeno u izvornom obliku i koje se ne koristi u svakodnevnom prometu, a koje je po posebnom propisu, kojeg donosi ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove i ravnateljem državnog zavoda za mjeriteljstvo, razvrstano u kategoriju starodobnih vozila,
- 30) „vatrogasno vozilo“ je motorno ili priključno vozilo namijenjeno za gašenje požara,
- 31) „pčelarsko vozilo“ je motorno ili priključno vozilo namijenjeno ili konstrukcijski prilagođeno isključivo za prijevoz pčelinjih zajednica (košnica) te se na njemu ne smije prevoziti nikakav drugi teret, a koje je, po posebnom propisu kojeg donosi ministar nadležan za poljoprivredu, u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa i ministrom nadležnim za unutarnje poslove, razvrstano u kategoriju pčelarskih vozila,
- 32) „radno vozilo“ je bilo koji teretni automobil ili priključno vozilo na koje su ugrađeni uređaji ili oprema za obavljanje radova na način da se na vozilu ne može prevoziti nikakav drugi teret,
- 33) „motorno vozilo“ je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama i pomoćnih pješačkih sredstava,
- 34) „radni stroj“ je motorno vozilo kojem je osnovna namjena obavljanje određenih radova vlastitim uređajima i opremom (kombajn, valjak, grejder, kosilica, buldožer, motokultivator, motokultivator s priključkom, viljuškar, kopač rovova i sl.),
- 35) „motokultivator“ je jednoosovinski radni stroj koji se, bez priključnog vozila, može kretati samo uz pridržavanje vozača,
- 36) „traktor“ je motorno vozilo konstruirano da vuče, potiskuje ili nosi izmjenjiva oruđa, odnosno da služi za pogon takvih oruđa ili za vuču priključnih vozila,
- 37) „traktorski priključak“ je zamjenjivo oruđe za obavljanje poljoprivrednih i drugih radova koje vuče, gura ili nosi traktor,
- 38) „moped“ je motorno vozilo s dva ili tri kotača čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm<sup>3</sup> ili čija trajna snaga u slučaju elektromotora, ne prelazi 4kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km na sat,
- 39) „motocikl“ je motorno vozilo s dva kotača, čiji je radni obujam motora veći od 50 cm<sup>3</sup> s bočnom prikolicom ili bez nje i/ili koje na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 45 km/h,
- 40) „motorni tricikl“ je motocikl na tri simetrično postavljena kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm<sup>3</sup> i/ili koji na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 45 km/h,
- 41) „laki četverocikl“ je motorno vozilo s četiri kotača čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 350 kg, čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm<sup>3</sup>, čija najveća snaga ne prelazi 4 kW ukoliko se radi o drugoj vrsti motora i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h,
- 42) „četverocikl“ je motorno vozilo s četiri kotača osim lakih četverocikala, čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 400 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz osoba, odnosno 550 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz tereta i čija snaga motora nije veća od 15 kW,
- 43) „osobni automobil“ je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima najviše osam sjedala,
- 44) „autobus“ je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima više od osam sjedala,

- 45) „trolejbus“ je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima više od osam sjedala i koje je, radi napajanja motora električnom energijom, vezano za električni vodič,
- 46) „tramvaj“ je vozilo na tračnicama s električnim pogonom, namijenjeno javnom prijevozu, koje je radi napajanja motora električnom energijom vezano za električni vodič,
- 47) „teretni automobil“ je svako motorno vozilo koje je namijenjeno za prijevoz stvari,
- 48) „tegljač“ je teretni automobil namijenjen za vuču poluprikolica,
- 49) „bicikl“ je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25 km/h, ili prije, ako vozač prestane pokretati pedale,
- 50) „specijalno vozilo“ je motorno ili priključno vozilo namijenjeno za obavljanje radnji koje zahtijevaju specijalnu konstrukciju i/ili opremu,
- 51) „natjecateljsko vozilo“ je motorno vozilo koje je posebno opremljeno, preinačeno i namijenjeno za sudjelovanje na automobilskim sportskim natjecanjima, za koje osnovne tehničke uvjete, uvjete uporabe i način stjecanja statusa natjecateljskog vozila pravilnikom utvrđuje ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove,
- 52) „turističko vozilo“ je motorno ili priključno vozilo posebne namjene, konstruirano ili preinačeno isključivo za turističke potrebe za koje osnovne tehničke uvjete i uvjete uporabe pravilnikom utvrđuje ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove te koje se razvrstava u kategoriju turističkih vozila,
- 53) „priključno vozilo“ je vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, bilo da je konstruirano kao prikolica ili poluprikolica,
- 54) „kampersko vozilo“ je motorno ili priključno vozilo posebne namjene, konstruirano tako da su u njemu postavljene stvari koje omogućuju boravak, a mora imati najmanje sljedeću opremu: sjedalice sa stolom, krevete (koji se mogu dobiti razvlačenjem sjedalice), kuhinjske elemente i prostor za odlaganje garderobe – ormare, koja mora biti nepomično učvršćena u prostoru za boravak te se ne može pomicati jednostavnim demontažnim postupcima,
- 55) „prikolica“ je priključno vozilo konstruirano tako da ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik,
- 56) „prikolica s centralno postavljenim osovinama“ je priključno vozilo konstruirano tako da u stanju mirovanja ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik, ali u stanju labilne ravnoteže,
- 57) „poluprikolica“ je priključno vozilo bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo,
- 58) „laka prikolica“ je priključno vozilo čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg,
- 59) „skup vozila“ je motorno vozilo i priključna vozila koja u prometu na cestama sudjeluju kao cjelina,
- 60) „zaprežno vozilo“ je vozilo namijenjeno za vuču upregnutom životinjom,
- 61) „nosivost“ je dopuštena masa kojom se vozilo smije opteretiti do najveće dopuštene mase određene podzakonskim propisima ili prema deklaraciji proizvođača vozila s obzirom na dopuštena opterećenja nosivih sklopova,
- 62) „masa vozila“ je masa vozila u stanju spremnom za vožnju (masa praznog vozila) u skladu s homologacijskim zahtjevima,
- 63) „ukupna masa“ je masa vozila zajedno s masom tereta koji se prevozi na vozilu, uključujući i masu osoba koje se nalaze na vozilu te masu priključnog vozila s teretom, ako je ono pridodano vučnom vozilu,
- 64) „najveća dopuštena masa“ je masa vozila zajedno s njegovom nosivošću,

- 65) „osovinsko opterećenje“ je dio ukupne mase vozila u vodoravnom položaju kojim njegova osovina opterećuje vodoravnu podlogu u stanju mirovanja vozila,
- 66) „sudionik u prometu na cesti“ je osoba koja na bilo koji način sudjeluje u prometu na cesti,
- 67) „sudionik u prometnoj nesreći“ je svaki sudionik u prometu na cesti koji je na bilo koji način sudjelovao u prometnoj nesreći,
- 68) „vozač“ je osoba koja na cesti upravlja vozilom,
- 69) „mladi vozač“ je vozač u dobi do 24 godine,
- 70) „pješač“ je osoba koja sudjeluje u prometu, a nije vozač niti putnik u vozilu ili na vozilu,
- 71) „zaustavljanje vozila“ je svaki prekid kretanja vozila na cesti u trajanju do tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,
- 72) „parkiranje vozila“ je prekid kretanja vozila u trajanju dužem od tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,
- 73) „mimoilaženje“ je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se po istom kolniku kreće iz suprotnog smjera,
- 74) „pretjecanje“ je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se kreće u istom smjeru,
- 75) „obilazanje“ je prolaženje vozilom pokraj zaustavljenoga ili parkiranog vozila ili drugog objekta koji se nalazi na prometnoj traci kojom se vozilo kreće,
- 76) „polukružno okretanje“ je okretanje vozila za 180 stupnjeva iz dotadašnjeg smjera kretanja radi uključivanja u suprotni prometni tok,
- 77) „prestrojavanje“ je zauzimanje takvog položaja s vozilom na prometnoj traci i na takvoj udaljenosti od raskrižja ili drugog mjesta na cesti, iz kojeg se na siguran način može izvesti naredna radnja vozilom (skretanje, okretanje, zaustavljanje i sl.),
- 78) „propuštanje vozila“ je radnja koju su u određenim slučajevima sudionici dužni obaviti zaustavljanjem, smanjenjem brzine kretanja ili prekidanjem radnje koju izvode i to na način koji ne prisiljava druge sudionike da naglo mijenjaju smjer ili brzinu kretanja,
- 79) „prometni tok“ je istodobno kretanje više vozila cestom u istom smjeru,
- 80) „mijenjanje prometne trake“ je prelaženje vozilom iz jedne u drugu prometnu traku za promet u istom smjeru zbog prestrojavanja ili bržeg kretanja,
- 81) „ometanje prometa“ je radnja u prometu kojom se nekoga suprotno prometnim propisima prisiljava na promjenu dotadašnjeg načina sudjelovanja u prometu,
- 82) „ugrožavanje prometa“ je takav način sudjelovanja u prometu uslijed kojeg je nastupila neposredna opasnost nastanka prometne nesreće,
- 83) „preglednost“ podrazumijeva konkretan prostor što ga sudionik u cestovnom prometu može vidjeti s mjesta na kojem se nalazi,
- 84) „kolona“ je niz od najmanje tri vozila, osim bicikla, traktora, radnog stroja i zaprežnog vozila, koja su zaustavljena na cesti ili se kreću istom prometnom trakom u istom smjeru, pri čemu su brzina kretanja vozila i postupci vozača međusobno uvjetovani i između kojih ne može bez ometanja ući drugo vozilo,
- 85) „smanjena vidljivost“ postoji ako zbog nepovoljnih atmosferskih ili drugih prilika (magle, snijega, kiše, prašine, dima i sl.) vozač ne može jasno uočiti druge sudionike u prometu ili prometni znak na udaljenosti od najmanje 200 m na cesti izvan naselja, odnosno od najmanje 100 m u naselju,
- 86) „prometna nesreća“ je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće ili je izazvana materijalna šteta. Nije prometna nesreća kada je radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnulo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješač i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta,

- 87) „materijalna šteta u prometnoj nesreći“ je šteta nastala na vozilima, koja su sudjelovala u prometnoj nesreći ili na objektima, prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama,
- 88) „vozačka dozvola“ je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje pravo upravljanja određenim kategorijama vozila,
- 89) „međunarodna vozačka dozvola“ je javna isprava koju je izdala ovlaštena stručna organizacija na temelju nacionalne vozačke dozvole te države,
- 90) „inozemna vozačka dozvola“ je vozačka dozvola izdana u državi koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,
- 91) „prometna dozvola“ je javna isprava koju je izdalo nadležno tijelo i kojom se dokazuje vlasništvo vozila, pravo označavanja vozila određenim registarskim pločicama i vlasništvo tih pločica, tehničke i druge osobine i karakteristike vozila te pravo sudjelovanja u prometu,
- 92) „dopuštenje (licenca)“ je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje ispunjavanje propisanih uvjeta, osposobljenost i ovlaštenost za obavljanje određenih poslova,
- 93) „tahograf“ je uređaj koji osigurava najmanje zapis brzine i prijeđenog puta vozila,
- 94) „nadzorni uređaj (euro tahograf)“ je uređaj koji osigurava upis vremena vožnje članovima posade vozila, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozilom, vremena odmora, brzine kretanja vozila i prijeđene udaljenosti vozila,
- 95) „zapisni list“ je dio u tahografu ili nadzornom uređaju koji mora imati tipno odobrenje na kojem pisaljka tahografa ili nadzornog uređaja neprekidno piše podatke koji moraju ostati trajno zapisani,
- 96) „stranac“ je državljanin države koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,
- 97) „inozemstvo“ odnosno „strana država“ je država izvan Europskog gospodarskog prostora,
- 98) „vozilo za prijevoz životinja“ je cestovno prijevozno sredstvo, koje se koristi za prijevoz životinja za koje je, ukoliko putovanje traje duže od 8 sati, izdana potvrda o odobrenju prijevoznog sredstva, sukladno odredbama posebnog propisa.
- (2) Izrazi koji se koriste u ovom Zakonu, a nisu definirani imaju značenje definirano drugim zakonom.

#### Članak 4.

- (1) Nadzor i upravljanje prometom, nadzor vozila, vozača i drugih sudionika u prometu na cestama obavljaju policijski službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove (u daljnjem tekstu: policijski službenici).
- (2) Nadzor nad trajanjem ukupnog vremena upravljanja vozilom, odmorima vozača, tahografima, nadzornim uređajima te nad vozilima u pogledu najveće dopuštene mase, dimenzija i osovinskog opterećenja i posebnih uvjeta iz posebnih propisa obavljaju inspektori cestovnog prometa.
- (3) Poslove iz stavka 2. ovoga članka, osim inspektora cestovnog prometa, mogu obavljati i policijski službenici.
- (4) Na području gdje se nalaze vojni objekti, pri kretanju vojnih postrojbi i vozila, prometom vozila na cestama upravljaju i nadzor vojnih vozila obavljaju pripadnici vojne policije, na način propisan posebnim propisom koji donosi ministar nadležan za poslove obrane u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove.
- (5) Odgajatelj ili nastavnik koji vodi djecu u organiziranoj povorci može propisanim znakom rukom zaustaviti promet vozila radi osiguranja prijelaza djece preko kolnika.
- (6) Ovlašteni carinski službenici, prilikom obavljanja poslova carinskog nadzora, mogu zaustavljati i kontrolirati vozila u prometu na cestama. Za vrijeme obavljanja poslova iz



ovoga stavka ovlaštene carinski službenici dužni su nositi propisanu odoru i poslove obavljati na način propisan posebnim propisom.

(7) Na prijelazima ceste preko željezničke pruge u istoj razini za vrijeme nailaska vlaka, zaustavljanje prometa mogu na propisani način i u propisanoj odori obavljati željeznički djelatnici.

(8) Nadzor nad trajanjem ukupnog vremena vožnje vozila za prijevoz životinja i nadzor tahografa, osim inspektora cestovnog prometa i policijskih službenika, mogu obavljati i mobilne jedinice veterinarske inspekcije, koje obavljaju i nadzor posebnih uvjeta iz posebnih propisa.

## Članak 5.

(1) Jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, u skladu s odredbama ovoga Zakona, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, uređuju promet na svom području tako da određuju:

1. ceste s prednošću prolaska,
2. dvosmjerni, odnosno jednosmjerni promet,
3. sustav tehničkog uređenja prometa i upravljanje prometom putem elektroničkih sustava i video nadzora,
4. ograničenja brzine kretanja vozila
5. promet pješaka, biciklista, vozača mopeda, turistički vlak i zaprežnih kola, gonjenje i vođenje stoke,
6. parkirališne površine i način parkiranja, zabrane parkiranja i mjesta ograničenog parkiranja,
7. zone smirenog prometa,
8. blokiranje autobusa, teretnih automobila, priključnih vozila i radnih strojeva na mjestima koja nisu namijenjena za parkiranje tih vrsta vozila i način deblokade tih vozila,
9. postavljanje i održavanje zaštitnih ograda za pješake na opasnim mjestima,
10. pješačke zone, sigurne pravce za kretanje školske djece, posebne tehničke mjere za sigurnost pješaka i biciklista u blizini obrazovnih, zdravstvenih i drugih ustanova, igrališta, kino dvorana i sl.,
11. uklanjanje dotrajalih, oštećenih i napuštenih vozila,
12. površinu na kojoj će se obavljati: test vožnja, terenska vožnja (cross), vožnja izvan kolnika (off road), sportske, enduro i promidžbene vožnje,
13. uvjete prometovanja vozila opskrbe u zonama smirenog prometa i pješačkim zonama.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, kada se promet uređuje na dijelu državne ili županijske ceste, potrebna je i suglasnost ministarstva nadležnog za poslove prometa.

(3) Suglasnost iz stavka 2. ovog članka izdaje se na temelju prometnog projekta i provedenog postupka izmjene postojećeg stanja prometne signalizacije i opreme, u skladu s posebnim zakonom i propisima donesenim na temelju tog zakona.

(4) Poslove 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.

(5) Za vrijeme obavljanja poslova iz stavka 4. ovoga članka, službenici jedinica lokalne samouprave dužni su nositi propisanu odoru.

(6) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s čelnikom središnjeg tijela državne uprave nadležnog za lokalnu samoupravu propisat će uvjete za obavljanje poslova iz stavka 4. ovoga članka, program osposobljavanja, izgled odore i službene iskaznice.

(7) Jedinice lokalne samouprave dužne su, ukoliko se za to ukaže potreba, uz suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, organizirati školske prometne jedinice i

prometne jedinice mladeži. Osposobljavanje jedinica te način i vrijeme njihove uporabe obavlja, odnosno propisuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

(8) Upravljanje prometom na raskrižjima i drugim mjestima te nadzor parkiranja vozila i određene druge poslove nadzora vozila i vozača, mogu obavljati i pripadnici prometnih jedinica mladeži.

(9) Na području ili u neposrednoj blizini osnovnih škola, osiguranje prijelaza djece preko kolnika ili obilježenog pješačkog prijelaza, mogu obavljati pripadnici školskih prometnih jedinica.

(10) Za vrijeme obavljanja poslova iz stavka 7. i 8. ovoga članka, pripadnici prometnih jedinica mladeži i školskih prometnih jedinica dužni su nositi propisanu odoru. Program, način osposobljavanja i djelovanja školskih i prometnih jedinica mladeži, izgled odore i oznake propisat će ministar nadležan za unutarnje poslove uz suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa.

(11) Nadzor parkiranja vozila na mjestima na kojima je parkiranje vremenski ograničeno obavljaju pravne osobe koje odrede jedinice lokalne samouprave.

(12) Upravni i inspekcijski nadzor nad jedinicama lokalne samouprave i drugim subjektima kad obavljaju poslove iz ovoga članka vrši ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

(13) Ministarstvo dostavlja podatke o vlasnicima odnosno korisnicima vozila na temelju ugovora o leasingu jedinicama lokalne samouprave odnosno pravnim osobama koje odrede jedinice lokalne samouprave, radi obavljanja poslova iz članka 5. stavaka 4. i 11. ovoga Zakona.

(14) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj odgovorna osoba u tijelu jedinice lokalne samouprave ili drugih subjekata, koje ovlasti jedinica lokalne samouprave, ako obavlja poslove suprotno odredbama ovoga članka.

### Članak 13.

(1) Prometni znakovi postavljaju se i održavaju tako da ih sudionici u prometu mogu danju i noću na vrijeme i lako uočiti te pravovremeno postupiti u skladu s njihovim značenjem.

(2) Prometni znakovi moraju se odmah ukloniti, dopuniti ili zamijeniti ako njihovo značenje ne odgovara izmijenjenim uvjetima prometa na cesti ili zahtjevima sigurnosti te ako su oštećeni ili uništeni.

(3) Prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju se na temelju prometnog projekta.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

(5) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

### Članak 113.

(1) 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 istovremeno 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.

(2) Vozač bicikla koji se kreće kolnikom na javnoj cesti dužan je noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označen reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom biciklističkom odjećom.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.

#### Članak 149.

(1) Na vozila službe hitne pomoći, vozila sanitetskog prijevoza, vatrogasne službe, civilne zaštite, unutarnjih poslova i vojne policije, kad posebnim uređajima daju svjetlosne ili zvučne znakove, ne primjenjuju se odredbe ovoga Zakona o ograničenju brzine (članak 52. - 55.), o propuštanju vozila i prednosti prolaska (članak 57.), o zabrani pretjecanja i obilaženja kolone vozila ili na pješaćkom prijelazu ili prelaženju iz trake u traku (članak 70. stavak 1. točka 1., članak 74. i članak 75. stavak 1.), o zabrani presijecanja kolone pješaka (članak 89.) obvezi vezivanja sigurnosnim pojasom (članak 163.) te zabrani upotrebe mobitela (članak 196. stavak 3.).

(2) Iznimno, uz uvjet da je to neophodno potrebno, a vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu, na vozila s prednošću prolaska ne primjenjuju se ni odredbe o strani kretanja vozila (članak 46. - 48. a kada je obustavljen promet i članak 49.), uključivanju u promet (članak 45. stavak 1.) i o zaustavljanju i parkiranju te polukružnom okretanju (članak 79. stavak 1., članak 80. stavak 1. i 3., članak 82. stavak 1. točka od 1. do 11., članak 83., članak 12. stavak 4. i članak 140.).

(3) Kad vozilo unutarnjih poslova i vojne policije upotrebom plavih svjetala osigurava prolaz jednom vozilu ili koloni vozila koja se kreću iza njega, vozači su dužni obratiti pažnju i na vozila kojima se osigurava prolaz, propustiti ih i, prema potrebi, zaustaviti svoja vozila dok ta vozila ne prođu.

(4) Glede međusobnog prava prednosti prolaska vozila iz stavka 1. i 3. ovoga članka važe odredbe ovoga Zakona o propuštanju vozila i prednosti prolaska.

#### Članak 150.

Iznimno od odredbi članka 149. ovoga Zakona, a vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu, na vozila policije bez obzira imaju li ugrađene posebne uređaje za utvrđivanje prekršaja i davanje zvučnih i svjetlosnih signala u obavljanju službenih zadaća, ne primjenjuju se odredbe ovoga Zakona o ograničenju brzine (članak 52. - 55.), prelaženja iz trake u traku (članak 75. stavak 1.), o poštivanju prometnih znakova (članak 12. stavak 4.) i o zaustavljanju i parkiranju (članak 79., 80., 82. i 83.) te zabrani upotrebe mobitela (članak 196. stavak 3.).

#### Članak 151.

(1) Osobni automobili kojima se koriste suci i državni odvjetnici za obavljanje očevida povodom kaznenih djela, službena vozila ovlaštenih carinskih službenika, službena vozila ovlaštenih službenika središnjeg tijela državne uprave nadležne za zaštitu i spašavanje, službena vozila inspektora cestovnog prometa, vozila Kriznog stožera ministarstva nadležnog za zdravstvo, vozila Gorske službe spašavanja, vozila mobilne jedinice veterinarske inspekcije te vozila ministarstva nadležnog za poslove pravosuđa kojima se prevoze uhićene ili osuđene osobe, kada posebnim uređajima daju svjetlosne i zvučne znakove, imaju prednost prolaska u odnosu na sva druga vozila osim vozila pod pratnjom i vozila iz članka 149. stavka 1. i 3. ovoga Zakona i na njih se, uz uvjet iz članka 149. stavka 2. ovoga Zakona, ne primjenjuju odredbe ovoga Zakona o zaustavljanju i parkiranju (članak 79. stavak 1., članak 80. stavak 1. i 3., članak 82. stavak 1. točka 5., 9., 10. i 11., članak 83. stavak 1. i članak 12. stavak 4.).

(2) Osobe koje sudjeluju u prometu na cesti u uvjetima i slučajevima iz članka 150. i 151. dužne su voditi računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu.

## Članak 153.

- (1) Uređaji za davanje posebnih svjetlosnih i zvučnih znakova smiju se ugrađivati i upotrebljavati samo na vozilima kojima pripadnici policije obavljaju pratnju (članak 148. stavak 1.) te na vozilima s pravom prednosti prolaska iz članka 149. stavka 1. i 3. i članka 151. ovoga Zakona.
- (2) Na vozilima policije, osim uređaja iz stavka 1. ovoga članka, mogu se ugraditi i uređaji na kojima se izriču ili ispisuju zapovijedi i obavijesti vozačima koji se kreću ispred ili iza policijskih vozila (obvezno zaustavljanje, stop policija, slijedi me, smanjite brzinu, prometna nesreća, opasnost na cesti i sl.).
- (3) Na službenim vozilima ovlaštenih carinskih službenika i na vozilima mobilne jedinice veterinarske inspekcije mogu se ugraditi uređaji kojima se ispisuju zapovijedi i obavijesti vozačima koji se kreću ispred ili iza tih vozila.
- (4) Vozila iz članka 149. ovoga Zakona mogu imati više plavih rotacijskih svjetala ugrađenih na najvišem dijelu vozila i uređaj za davanje znakova u nizu tonova raznih visina, a vozila iz članka 151. ovoga Zakona samo jedno plavo rotacijsko svjetlo i uređaj za davanje znakova u nizu tonova raznih visina.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.
- (6) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti u vozilu ima ili upotrebljava posebne uređaje suprotno odredbama ovoga članka te će se isti oduzeti.

## Članak 154.

- (1) Vozilo u prometu na cesti ne smije se opteretiti iznad najveće dopuštene mase ili dopuštenog osovinskog opterećenja, utvrđenih posebnim propisom ili preko najveće dopuštene mase, kao niti preko dopuštenoga osovinskog opterećenja upisanog u prometnu dozvolu ili preko mogućnosti koje dopuštaju osobine ceste utvrđene prometnim znakom.
- (2) Teret na vozilu mora biti tako raspoređen i prema potrebi pričvršćen i pokriven da:
  - 1) ne ugrožava sigurnost sudionika u prometu i ne nanosi štetu cesti i objektima na cesti,
  - 2) ne umanjuje stabilnost vozila i ne otežava upravljanje vozilom,
  - 3) ne smanjuje vozaču preglednost nad cestom,
  - 4) ne stvara suvišnu buku i da se ne rasipa po cesti,
  - 5) ne zaklanja svjetlosne i svjetlosno-signalne uređaje na vozilu, registarske pločice i druge propisane oznake na vozilu.
- (3) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka dopušteno je odstupanje do 3% najveće dopuštene mase i dopuštenog osovinskog opterećenja utvrđenih posebnim propisom, odnosno preko najveće dopuštene mase i dopuštenog osovinskog opterećenja upisanih u prometnu dozvolu, odnosno preko mogućnosti koje dopuštaju osobine ceste utvrđene prometnim znakom, uz uvjet da, zbog karakteristika tereta i drugih opravdanih okolnosti, na mjestu utovara nije bilo moguće utvrditi točnu masu tereta.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

#### Članak 183.

(1) Športske i druge priredbe ili slične aktivnosti na cesti ne smiju se održavati bez odobrenja. Odobrenje izdaje policijska uprava na čijem se području održava priredba ili obavlja aktivnost.

(2) Ako se športska ili druga priredba održava ili aktivnost obavlja na cesti na području dviju ili više policijskih uprava, odobrenje izdaje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

(3) Ako se radi održavanja priredbe ili obavljanja aktivnosti na cesti zabranjuje promet, odobrenje se izdaje uz prethodnu suglasnost tijela nadležnog za poslove cestovnog prometa na čijem se području zabranjuje promet, a u slučaju iz stavka 2. ovoga članka uz suglasnost ministarstva nadležnog za poslove prometa.

(4) Iznimno od odredbe stavka 1. i 2. ovoga članka za športske ili druge priredbe i aktivnosti na cesti, koje se održavaju u uvjetima normalnog odvijanja prometa, nije potrebno odobrenje.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

(6) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi, odgovorna osoba u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

#### Članak 194.

(1) Ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove može na određenoj cesti ili dijelu ceste, u određene dane ili u određenom vremenskom razmaku propisati zabranu ili ograničenje prometa svih ili pojedinih vrsta vozila, ograničiti brzinu kretanja vozila ako su te zabrane ili ograničenja neophodni radi sprečavanja ili uklanjanja opasnosti za sudionike u prometu, ili ako to zahtijevaju razlozi neometanog prometa, odnosno ako se može opravdano očekivati da će promet biti osobito gust ili otežan.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj instruktor vožnje ili druga osoba koja osposobljava kandidata za vozača, kao i vozač koji sudjeluje u prometu na određenoj cesti ili dijelu ceste u određene dane ili u određenom vremenskom razmaku kada je propisana zabrana ili ograničenje prometa svih ili pojedinih vrsta vozila sukladno odredbama stavka 1. ovoga članka.

#### Članak 201.

(1) Osposobljavanje kandidata za vozače izvode autoškole koje za to ovlasti i upiše u registar autoškola ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, nakon što ovlaštena stručna organizacija utvrdi da ispunjavaju uvjete utvrđene ovim Zakonom i podzakonskim aktima donesenim na temelju ovoga Zakona. Registar autoškola vodi ministarstvo nadležno za unutarnje poslove. Registar sadrži slijedeće podatke: broj upisa u registar, naziv autoškole, statusni oblik, sjedište autoškole, sjedište podružnice ili izdvojenog pogona, kategorije vozila za koje je registrirana, datum upisa u registar, datum i razlozi za brisanje iz registra.

(2) Ovlaštenje iz stavka 1. ovoga članka izdaje se u skladu s posebnim propisom o mreži i kriterijima o dovoljnom broju autoškola, kojeg donosi ministar nadležan za unutarnje poslove.

(3) Ovlaštenje iz stavka 1. ovoga članka ne može se prenijeti na druge subjekte.

(4) Novčanom kaznom od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako osposobljava kandidate za vozače suprotno odredbama ovoga članka.

(5) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

#### Članak 202.

- (1) Autoškola može provoditi osposobljavanje kandidata za vozače vozila ako ima:
1. u radnom odnosu na određeno ili neodređeno vrijeme s najmanje pola radnog vremena stručnog voditelja autoškole i predavača predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, koji mogu osposobljavati kandidate za vozače i kao instruktori vožnje propisani broj sati,
  2. u radnom odnosu na određeno ili neodređeno vrijeme s punim radnim vremenom potreban broj instruktora vožnje za uspješno ostvarivanje nastavnog plana i programa osposobljavanja,
  3. propisno opremljenu učionicu, uredski prostor za prijem kandidata i rad voditelja autoškole, prometno vježbalište od najmanje 510 m<sup>2</sup> udaljeno najviše 10 km cestom od autoškole i pomoćne prostore koji omogućuju nesmetano osposobljavanje kandidata i obavljanje djelatnosti, u vlasništvu ili zakupu,
  4. najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače, B kategorije do 7 godina starosti, A1, A2, A i AM kategorije do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 12 godina starosti,
  5. u vlasništvu nastavna sredstva i pomagala, informatičku opremu i program za realizaciju teorijskog dijela osposobljavanja (nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila) te računalnu opremu za ostvarivanje informatičke povezanosti s ovlaštenom stručnom organizacijom iz ovoga Zakona.
- (2) Autoškola smije i u podružnici (izdvojenom pogonu) izvan sjedišta osposobljavati kandidate za vozače ako ispunjava uvjete navedene u ovome članku te ako joj ministarstvo nadležno za unutarnje poslove za to izda ovlaštenje i odobri upis u registar.
- (3) Osposobljavanje kandidata za vozače u autoškoli iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila izvodi predavač, iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom izvodi instruktor vožnje, a iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći izvodi predavač, doktor medicine.
- (4) Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se prema najmanjim jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, za pojedinu kategoriju vozila koje propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove. Troškove osposobljavanja snosi kandidat za vozača.
- (5) Novčanom kaznom od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako osposobljava kandidate za vozače suprotno odredbama ovoga članka.
- (6) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

#### Članak 203.

(1) Stručni voditelj autoškole može biti osoba koja je završila najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, s najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima obrazovanja ili osposobljavanja u cestovnom prometu, koja ima položen stručni ispit iz stavka 3. ovoga članka i valjanu dozvolu instruktora vožnje onih kategorija vozila za koje se osposobljava kandidate u autoškoli.

- (2) Predavač u autoškoli može biti osoba koja je završila najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, valjanu dozvolu instruktora vožnje i položen stručni ispit iz stavka 3. ovoga članka za predavača Prometnih propisa i sigurnosnih pravila.
- (3) Program stručnog ispita iz stavka 1. i 2. ovoga članka te način njegove provedbe propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove.
- (4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje koja ima najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije te koja je navršila 24 godine starosti.
- (5) Predavač iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći može biti doktor medicine osposobljen za izvođenje nastave iz toga nastavnog predmeta, prema programu kojeg utvrđuje ministar nadležan za zdravstvo.
- (6) Za vrijeme osposobljavanja kandidata za vozača u upravljanju vozilom, instruktor vožnje dužan je imati kod sebe svoju vozačku dozvolu, dozvolu instruktora vožnje za one kategorije za koje obavlja osposobljavanje, nalog za osposobljavanje i dužan ih je pokazati na zahtjev policijskog službenika i ovlaštenog nadzornika.
- (7) Dozvolu stručnom voditelju autoškole, predavaču i instruktoru vožnje izdaje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a predavaču iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći izdaje ministarstvo nadležno za zdravstvo.
- (8) Osobama iz stavka 7. ovoga članka neće se izdati dozvole za obavljanje propisanih poslova, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv slobode i prava čovjeka i građanina, protiv Republike Hrvatske, protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom, protiv spolne slobode i spolnog ćudoređa, protiv imovine, protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, protiv vjerodostojnosti isprava, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.
- (9) Novčanom kaznom od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako dopusti da kandidate za vozače osposobljava osoba koja ne ispunjava uvjete propisane ovim Zakonom.
- (10) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.
- (11) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj osoba koja osposobljava kandidata za vozača, a ne ispunjava za to propisane uvjete, kao i instruktor vožnje koji za vrijeme osposobljavanja kandidata za vozača kod sebe nema ili nema propisno popunjen nalog za osposobljavanje ili ga ne pokaže na zahtjev ovlaštene osobe.
- (12) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj instruktor vožnje ako nema kod sebe dozvolu instruktora vožnje i vozačku dozvolu ili ih ne pokaže na zahtjev ovlaštene osobe.

#### Članak 206.

- (1) Poslovi organiziranja i provođenja vozačkih ispita, stručnog nadzora nad radom autoškola, stručnog usavršavanja i provjere stručne osposobljenosti, organiziranja i provođenja stručnih ispita za predavače, stručne voditelje i ovlaštene ispitivače iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, kao javne ovlasti, povjeravaju se ovlaštenoj stručnoj organizaciji, koju na temelju javnog natječaja, ovlasti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.
- (2) Stručna organizacija iz stavka 1. ovoga članka mora imati:

1. prostorne i materijalno-tehničke uvjete koji osiguravaju obavljanje poslova na teritoriju Republike Hrvatske,
  2. odgovarajuće stručne kadrove,
  3. organizaciju rada i ustroj koji jamči trajno i kvalitetno obavljanje poslova,
  4. odgovarajuću informatičku i tehničku podršku za obavljanje povjerenih poslova.
- (3) Uvjete iz stavka 2. ovoga članka propisat će ministar nadležan za unutarnje poslove.
- (4) Ministar nadležan za unutarnje poslove, utvrđuje način obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te vođenje dokumentacije i evidencija o tim poslovima.
- (5) Ovlaštena stručna organizacija na temelju propisa ministarstva nadležnog za unutarnje poslove svojim općim aktima utvrđuje način obavljanja poslova koji su joj povjereni te utvrđuje i vodi dokumentaciju i evidencije o poslovima koje obavlja. Opći akti objavljuju se u „Narodnim novinama“.
- (6) Poslove stručnog nadzora obavlja ovlaštena osoba stručne organizacije (ovlašteni nadzornik) koja je završila najmanje preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima osposobljavanja kandidata za vozače i najmanje tri godine radnog iskustva kao ovlašteni ispitivač na poslovima provedbe vozačkih ispita.
- (7) Osoba iz stavka 6. ovoga članka mora imati položen stručni ispit. Program stručnog ispita te način njegove provedbe propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove.
- (8) Osoba iz stavka 6. ovoga članka ne može obavljati poslove stručnog nadzora ako je pravomoćno osuđena za kaznena djela protiv života i tijela, protiv slobode i prava čovjeka i građanina, protiv Republike Hrvatske, protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom, protiv spolne slobode i spolnog ćudoređa, protiv imovine, protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, protiv vjerodostojnosti isprava, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela odnosno ako je pravomoćno osuđena za prekršaj iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.
- (9) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako povjerene poslove ne obavlja stručno ili ih obavlja suprotno odredbama ovoga članka.
- (10) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

#### Članak 208.

- (1) Vozački ispit može polagati samo kandidat za vozača koji je završio osposobljavanje po propisanom programu i ako je navršio broj godina potrebnih za izdavanje vozačke dozvole za kategoriju za koju se osposobio. Polaganje vozačkog ispita prijavljuje se ovlaštenoj stručnoj organizaciji iz članka 206. ovoga Zakona.
- (2) Vozački ispit čini jedinstvenu cjelinu i sastoji se od nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći i Upravljanje vozilom. Ispit iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom provodi ovlašteni ispitivač koji ima dopuštenje (licencu) ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. Ispit iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provodi ovlašteni ispitivač koji ima dopuštenje (licencu) ministarstva nadležnog za zdravstvo. Rezultati ispita upisuju se u Knjžicu kandidata za vozača.
- (3) Osobama iz stavka 2. ovoga članka neće se izdati dopuštenja (licence) za obavljanje propisanih poslova, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv slobode i prava čovjeka i građanina, protiv Republike Hrvatske, protiv vrijednosti zaštićenih



međunarodnim pravom, protiv spolne slobode i spolnog ćudoređa, protiv imovine, protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, protiv vjerodostojnosti isprava, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

(4) Ovlašteni ispitivač za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom može biti osoba koja je završila najmanje preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, položenim ispitom za instruktora vožnje određene kategorije i iskustvom od najmanje tri godine na poslovima osposobljavanja kandidata za vozače. Ovlašteni ispitivač mora položiti stručni ispit za ovlaštenog ispitivača kod ovlaštene stručne organizacije po programu kojeg donosi ministar nadležan za unutarnje poslove.

(5) Ovlašteni ispitivač za nastavni predmet Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći može biti osoba koja ima najmanje dvije godine iskustva na poslovima predavača tog nastavnog predmeta i koji ispunjava uvjete za predavača tog predmeta.

(6) Ispit kandidata za vozača iz pojedinoga nastavnog predmeta neće se provesti ako je autoškoli, zdravstvenoj ustanovi, predavaču ili instrukturu vožnje zabranjen rad, dok zabrana traje. Kandidat može na osobni zahtjev dovršiti proces osposobljavanja u drugoj autoškoli.

(7) O položenom vozačkom ispitu ovlaštena stručna organizacija (ispitni centri) izdaje uvjerenje.

(8) Visinu naknade za polaganje vozačkog ispita utvrđuje ministar nadležan za unutarnje poslove. Odluka o visini naknade objavljuje se u „Narodnim novinama“. Troškove ispita snosi kandidat koji se osposobljava za vozača.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako izda uvjerenje osobi koja nije završila osposobljavanje ili nije položila vozački ispit.

(10) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

#### Članak 211.

(1) U srednjim školama koje školuju osobe za zanimanje vozač i ispunjavaju uvjete iz članka 209. i 216. stavka 5. ovoga Zakona, na prijedlog ovlaštene stručne organizacije, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove imenuje povjerenstvo za polaganje vozačkog ispita.

(2) Povjerenstvo iz stavka 1. ovoga članka može ispitivati samo kandidate za vozače koji su osposobljavani u tim školama.

#### Članak 213.

(1) Upravni i inspekcijski nadzor nad radom autoškola i ovlaštene stručne organizacije obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.

(2) Ako ovlaštena stručna organizacija ne obavlja povjerene poslove sukladno odredbama ovoga Zakona ili prestane ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove oduzet će joj ovlaštenje. Ako je stručnoj organizaciji oduzeto ovlaštenje, poslove obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, dok ne ovlasti drugu stručnu organizaciju.

(3) Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlašteni ispitivač, odnosno ovlašteni nadzornik, ne obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku od 30 dana. Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlašteni ispitivač, odnosno ovlašteni

nadzornik, ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će autoškoli zabraniti rad, a instrukturu vožnje, predavaču ili ovlaštenom ispitivaču oduzeti dozvolu (licenciju).

(4) Protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

(5) Ministar nadležan za unutarnje poslove donosi provedbene propise o obliku i načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja (licence) i o sadržaju drugih obrazaca u svezi s osposobljavanjem kandidata za vozača i provođenju vozačkih ispita.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima.

(7) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna, kaznit će se za prekršaj stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač i ovlaštenu nadzornik ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima te ako obavlja poslove u vrijeme izrečene mjere zabrane rada.

### Članak 217.

(1) Vozačka dozvola izdaje se za upravljanje vozilima koja su svrstana u AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, F, G i H kategorije gdje u:

1) AM, spadaju mopedi i laki četverocikli;

- minimalna starosna dob za kategoriju AM je 15 godina.

2) A1, spadaju - motocikli sa ili bez bočne prikolice, radnog obujma motora do 125 cm<sup>3</sup> i snage motora od najviše 11kW i odnosom snage i mase koji ne prelazi 0,1 kW/kg;

- motorna vozila na tri kotača čija snaga nije veća od 15 kW,

- minimalna starosna dob za kategoriju A1 je 16 godina.

3) A2, spadaju – motocikli sa ili bez bočne prikolice, 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;

- minimalna starosna dob za kategoriju A2 je 18 godina.

4) A, spadaju - motocikli sa ili bez bočne prikolice;

- motorna vozila na tri kotača čija je snaga veća od 15 kW,

- minimalna starosna dob za kategoriju A je 24 godine, odnosno 20 godina

ukoliko vozač ima vozačku dozvolu za upravljanje vozilom A2 kategorije najmanje dvije godine,

- minimalna starosna dob za vozilo na tri kotača A kategorije je 21 godina.

5) 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. Ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju vozila o kojima je riječ, motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa ove kombinacije vozila nije veća od 4 250 kg. U slučaju da je najveća dopuštena masa takve kombinacije vozila veća od 3 500 kg, takvom kombinacijom vozač može upravljati samo nakon što je položio vozački ispit za tu kombinaciju vozila iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom.;

- minimalna starosna dob za kategoriju B je 18 godina.

6) BE, ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i priključnog vozila, pri čemu najveća dopuštena masa priključnog vozila nije veća od 3 500 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju BE je 18 godina.

7) C1, spadaju motorna vozila osim onih iz kategorije D1, D ili F, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 7 500 kg i koja su projektirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača; motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju C1 je 18 godina.

8) C1E, ne dovodeći u pitanje odredbe o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada - kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije C1 i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg;

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada - kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 3 500 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju C1E je 18 godina.

9) C, spadaju motorna vozila, osim onih iz kategorije D1, D ili F, čija je najveća dopuštena masa veća od 3.500 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju C je 21 godina.

10) CE, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije C kategorije i priključnog vozila čija najveća dopuštena masa iznosi više od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategorije CE je 21 godina.

11) 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;

- minimalna starosna dob za kategoriju D1 je 21 godina.

12) D1E, ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D1 i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju D1E je 21 godina.

13) D, spadaju motorna vozila projektirana i izrađena za prijevoz više od osam putnika uz vozača; motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg; zakon o

- minimalna starosna dob za kategoriju D je 24 godina.

14) DE, ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju DE je 24 godina.

15) F, spadaju traktori sa ili bez prikolice;

- minimalna starosna dob za kategoriju F je 16 godina.

16) G, spadaju radni strojevi;

- minimalna starosna dob za kategoriju G je 16 godina.

17) H, spadaju tramvaji;

- minimalna starosna dob za kategoriju H je 21 godina.

(2) Iznimno od stavka 1. točke 9. i 10. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom C i CE kategorije je 18 godina, ukoliko vozač posjeduje početne kvalifikacije dobivene sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu.

(3) Iznimno od stavka 1. točke 13. i 14. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije je 21 godina, ukoliko je vozač uspješno stekao ubranu početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu, i obavlja linijski prijevoz putnika do 50 km.

(4) Iznimno od stavka 1. točke 13. i 14. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije je 23 godina, ukoliko je vozač uspješno stekao ubrzanu početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu.

(5) Iznimno od stavka 1. točke 13. i 14. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije je 21 godina, ukoliko je vozač uspješno stekao početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu.

(6) Iznimno od stavka 1. točke 9. i 13. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilima C kategorije je 18, a D kategorije 21. godinu, za vozila koja koristi policija, vatrogasna služba i za vozila koja provode ispitivanje na cesti u svrhu popravka i održavanja.

(7) Vozačka dozvola iz stavka 6. ovoga članka je valjana samo na području Republike Hrvatske sve dok vozač ne navrši minimalnu starosnu dob navedenu u stavku 1. točki 9. i 13. ovoga članka.

(8) Ministar nadležan za unutarnje poslove propisat će pravilnikom posebne uvjete glede dobnih granica, uvjeta upravljanja i načina prijevoza na motornim vozilima policije.

(9) Ministar nadležan za poslove obrane propisat će pravilnikom uvjete za upravljanje i način prijevoza na vozilima oružanih snaga Republike Hrvatske.

#### Članak 221.

(1) Mladi vozač ne smije upravljati vozilom na cesti brzinom većom od 80 km na sat, na brzini cesti i cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila brzinom većom od 100 km na sat, odnosno 120 km na sat na autocesti.

(2) Osoba iz stavka 1. ovoga članka ne smije upravljati niti početi upravljati motornim vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola.

#### Članak 231.

(1) Vozači su dužni podvrgavati se i nadzornim zdravstvenim pregledima.

(2) Nadzorni zdravstveni pregledi vozača su redovni i izvanredni.

(3) Na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled upućuje se vozač za kojeg se opravdano sumnja da zbog zdravstvenih razloga više nije sposoban sigurno upravljati vozilom.

(4) Na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled uputit će se vozač i instruktor vožnje kod kojih je utvrđen udio alkohola u krvi viši od 1,50 g/kg ili je utvrđeno da je upravljao vozilom pod utjecajem droga ili lijekova, kao i vozač i instruktor vožnje koji se odbiju podvrći ispitivanju imaju li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, nakon pravomoćnosti odluke o prekršaju.

(5) Zahtjev za upućivanje vozača na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled može podnijeti svako tijelo nadležno za nadzor prometa na cesti (unutarnji poslovi, inspekcije i sl.), državni odvjetnik, sud i pravna ili fizička osoba kod koje je vozač zaposlen.

(6) Na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled vozača upućuje policijska uprava, odnosno policijska postaja prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravišta vozača.

(7) Izvanredne nadzorne zdravstvene preglede obavljaju zdravstvene ustanove i trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi koje za to ovlasti ministar nadležan za zdravstvo.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi ili dopusti da vozilom upravlja vozač koji se nije podvrgao nadzornom zdravstvenom pregledu.

(9) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi i odgovorna osoba u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako se odbije povrgnuti nadzornom zdravstvenom pregledu.

#### Članak 234.

(1) Zdravstvenu sposobnost vozača i kandidata za vozače koji nisu zadovoljni ocjenom zdravstvene ustanove u kojoj su pregledani te vozača i kandidata za vozače čija je zdravstvena sposobnost različito ocijenjena u jednoj ili više zdravstvenih ustanova, utvrđuje liječničkim pregledom drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo koje osniva ministar nadležan za zdravstvo.

(2) Kandidata za vozača, kojem je izdano uvjerenje da je duševno i tjelesno sposoban za upravljanje vozilima, a za kojeg se opravdano sumnja da zbog zdravstvenih razloga nije sposoban za vozača, policijska uprava, odnosno policijska postaja uputit će na zdravstveni pregled povjerenstvu iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Naknadu za zdravstveni pregled u slučajevima iz stavka 1. ovoga članka plaća vozač, odnosno kandidat koji se osposobljava za vozača.

(4) Naknadu za zdravstveni pregled iz stavka 2. ovoga članka plaća kandidat za vozača ako se utvrdi da nije sposoban za upravljanje vozilom. Ako se utvrdi da je kandidat za vozača sposoban za upravljanje vozilom, naknadu plaća policijska uprava, odnosno policijska postaja koja ga je uputila na pregled.

#### Članak 236.

(1) Vozila u prometu na cesti moraju udovoljavati propisanim uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i zaštite okoliša te imati ispravne propisane uređaje i opremu.

(2) Vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja mogu sudjelovati u prometu na javnoj cesti, odnosno gradskoj ulici ako imaju posebnu dozvolu za taj prijevoz.

(3) Operativne poslove mjerenja, odnosno kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama obavljaju stručno osposobljeni zaposlenici Hrvatskih cesta, policijski službenici, inspektori cestovnog prometa i inspektori cesta, odnosno ovlaštene carinski službenici u sklopu obavljanja poslova carinskog nadzora na graničnim prijelazima.

(4) Ovlašćuje se ministar nadležan za poslove prometa da u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove donese propise o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koje moraju imati vozila i o uvjetima kojima moraju udovoljavati uređaji i oprema vozila u prometu na cestama.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje ne ispunjava propisane uvjete glede dimenzija, ukupne mase ili osovinskog opterećenja, ili nema ispravne propisane uređaje za upravljanje, uređaje za zaustavljanje, uređaje za spajanje vučnog i priključnog vozila, tahografa ili nadzornog uređaja i gume.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nema ispravne propisane uređaje, osim uređaja navedenih u stavku 7. ovoga članka

## Članak 241.

- (1) Za motorna i priključna vozila koja se izvoze u inozemstvo ili iznose u države Europskog gospodarskog prostora izdaju se izvozne pločice i prometna dozvola.
- (2) Izdavanje izvoznih pločica obavljaju policijske uprave odnosno policijske postaje, prema mjestu u kojem je vozilo kupljeno ili preuzeto.
- (3) Izvozne pločice izdaju se najduže na rok od 30 dana.
- (4) O izdanim izvoznim pločicama vodi se evidencija.
- (5) Kada upravlja vozilom koje je označeno izvoznim pločicama, vozač mora kod sebe imati prometnu dozvolu.
- (6) Protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja izvoznih pločica ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nije označeno izvoznim pločicama ili ako upravlja vozilom kojem je isteklo važenje prometne dozvole.
- (8) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom ako kod sebe nema važeću prometnu dozvolu

## Članak 243.

- (1) Za registrirana vozila izdaje se jedna od ovih vrsta registarskih pločica:
  - 1) registarske pločice za motorna i priključna vozila, osim za motocikle, mopede, traktore i radne strojeve,
  - 2) registarske pločice za motocikle,
  - 3) registarske pločice za mopede,
  - 4) registarske pločice za traktore i radne strojeve,
  - 5) registarske pločice za motorna i priključna vozila diplomatskih i konzularnih predstavništava i misija stranih država i predstavništava međunarodnih organizacija u Republici Hrvatskoj i njihova osoblja, stranih trgovinskih, prometnih, kulturnih i drugih predstavništava, stranih dopisništava i stalnih stranih dopisnika,
  - 6) registarske pločice za vozila stranaca kojima je odobren privremeni ili stalni boravak i za privremeno registrirana vozila,
  - 7) registarske pločice za vojna vozila,
  - 8) registarske pločice za vozila Ministarstva unutarnjih poslova,
  - 9) registarske pločice za vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija (duljina, širina, visina), odnosno čija je masa veća od propisane, odnosno koja premašuju dopuštena osovinska opterećenja,
  - 10) registarske pločice za oldtimere.
- (2) Vozilo registrirano u Republici Hrvatskoj ne smije napustiti teritorij Republike Hrvatske ako ne nosi na zadnjoj strani istaknutu međunarodnu oznaku Republike Hrvatske.

## Članak 250.

- (1) Vlasnik registriranog vozila može odjaviti vozilo, a uz zahtjev za odjavu mora priložiti prometnu dozvolu radi evidentiranja odjave vozila i vratiti registarske pločice, odnosno priložiti potvrdu tijela koje je registriralo vozilo izvan Republike Hrvatske kojom se potvrđuje da su registarske pločice i prometna dozvola zadržane ili poništene.
- (2) Vlasnik vozila dužan je odjaviti vozilo ako ne izvrši produženje važenja prometne dozvole u roku od 15 dana od dana isteka važenja prometne dozvole.

- (3) U slučaju prodaje ili drugog načina promjene vlasništva na vozilu, novi vlasnik vozila dužan je u roku od 15 dana od stjecanja vozila registrirati vozilo na svoje ime ili ga odjaviti, a ako ga ne registrira na svoje ime ili ne odjavi, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove će, na zahtjev osobe na koju je vozilo registrirano, rješenjem ukinuti registraciju vozila.
- (4) Protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.
- (5) Vlasnik vozila dužan je u roku od 15 dana prijaviti promjenu bilo kojeg podatka koji je upisan u prometnoj dozvoli.
- (6) Vlasnik vozila dužan je u roku od 30 dana odjaviti registrirano vozilo te donijeti prometnu dozvolu radi poništenja i vratiti registarske pločice ako je vozilo uništeno ili otpisano ili ako je vozilo otuđeno ili nestalo.
- (7) Odredbe stavka 2. ovoga članka ne odnose se na vlasnike vozila iz članka 249. ovoga Zakona osim vozila koja se moraju privremeno registrirati u skladu sa odredbom stavka 2. članka 249. ovoga Zakona.
- (8) Vlasnik vozila iz članka 249. koji najkasnije u roku od 12 mjeseci ne obnovi privremenu registraciju dužan je postupiti sukladno odredbi stavka 2. ovoga članka.
- (9) Za odjavu vozila, koje je po propisima o gospodarenju otpadnim vozilima otpadno vozilo, vlasnik vozila dužan je uz prometnu dozvolu i registarske pločice priložiti i Potvrdu o obrađivanju otpadnog vozila.
- (10) Za odjavu vozila, koje po propisima o gospodarenju otpadnim vozilima nije otpadno vozilo, vlasnik vozila dužan je uz prometnu dozvolu i registarske pločice priložiti i izjavu o mjestu čuvanja vozila.
- (11) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.
- (12) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.
- (13) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila ako postupi suprotno odredbama ovoga članka

#### Članak 252.

- (1) Registraciju motornih i priključnih vozila obavljaju policijske uprave, odnosno policijske postaje ili stanice za tehnički pregled vozila iz članka 259. ovoga Zakona ako ispunjavaju uvjete i imaju ovlaštenje.
- (2) Produženje važenja prometne dozvole obavljaju stanice za tehnički pregled vozila ili policijske uprave, odnosno policijske postaje. Prometnu dozvolu koja je ispisana u postupku produženja važenja prometne dozvole ovjerava policijska uprava, odnosno policijska postaja.
- (3) Ovlaštenje iz stavka 1. ovoga članka izdaje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove nakon što stručna organizacija iz članka 273. ovoga Zakona utvrdi da su ispunjeni propisani uvjeti.
- (4) Pokusne pločice izdaju policijske uprave odnosno policijske postaje.
- (5) Pravne i fizičke osobe obrtnici koji se bave prodajom vozila na malo mogu izdavati pokusne pločice samo za neregistrirana vozila koja prodaju, od mjesta u kojem su kupljena, odnosno preuzeta do mjesta gdje će biti registrirana odnosno do mjesta obavljanja tehničkog pregleda, ako ispunjavaju propisane uvjete i za to imaju odobrenje ministarstva nadležnog za unutarnje poslove
- (6) Prenosive pločice izdaju se na ime pravne ili fizičke osobe obrtnika koji se bavi proizvodnjom, nadogradnjom, servisiranjem, prijevozom ili prodajom vozila na malo. Izdavanje prenosivih pločica odobrava ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a izdaje ih policijska uprava odnosno policijska postaja prema sjedištu pravne ili fizičke osobe obrtnika.

(7) Pokusne pločice za obavljanje tehničkog pregleda i prenosive pločice mogu se koristiti samo na vozilima koja imaju ispravne uređaje za upravljanje, zaustavljanje te da su propisno označena, a pokusne pločice za vozila koja se kreću do mjesta u kojem će biti registrirana mogu se koristiti samo na vozilima koja imaju dokaz o tehničkoj ispravnosti vozila.

(8) Ako policijska uprava odnosno policijska postaja utvrdi da se pokusne pločice izdaju protivno propisima i rješenju kojim je odobreno izdavanje pokusnih pločica, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će izdavatelju pokusnih pločica ukinuti odobrenje za izdavanje pokusnih pločica, odnosno odbiti zahtjev za odobrenje za izdavanje pokusnih pločica. Rok za podnošenje novog zahtjeva određuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a koji ne može biti kraći od šest mjeseci niti duži od dvije godine od dana izvršnosti rješenja.

(9) Ako policijska uprava odnosno policijska postaja utvrdi da se prenosive pločice koriste protivno propisima i rješenju kojim je odobreno izdavanje prenosivih pločica, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će pravnoj ili fizičkoj osobi obrtniku iz stavka 7. ovoga članka oduzeti prenosive pločice, odnosno odbiti zahtjev za odobrenje prenosivih pločica. Ponovni zahtjev za odobrenje iz stavka 7. ovoga članka može se podnijeti nakon isteka dvije godine od dana izvršnosti rješenja.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako izdaje ili koristi pokusne ili prenosive pločice suprotno odredbama ovoga Zakona i drugih propisa donesenih na temelju njega.

(11) Novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(12) Protiv rješenja donesenog u postupku registracije vozila, produženja važenja prometne dozvole, izdavanja pokusnih pločica, izdavanja i ukidanja odobrenja za izdavanje pokusnih pločica, izdavanja odobrenja za korištenje prenosivih pločica i oduzimanja prenosivih pločica ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

#### Članak 253.

Za registraciju vozila vlasnik ne plaća upravnu pristojbu kada za to plaća naknadu u stanici za tehnički pregled vozila.

#### Članak 254.

(1) Za potvrđivanje prometne dozvole, stanica za tehnički pregled mora imati i samo u tu svrhu upotrebljavati pečat prema propisima o pečatima i žigovima sa grbom Republike Hrvatske.

(2) Administrativne poslove u svezi s tehničkim pregledima i poslove registracije vozila u stanicama za tehničke preglede vozila obavljaju osobe s najmanje srednjom stručnom spremom i koje imaju uvjerenje stručne organizacije iz članka 273. ovoga Zakona da su za to osposobljene i dopuštenje (licencu) ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(3) Osobi iz stavka 2. ovoga članka neće se izdati dopuštenje (licenca) za obavljanje propisanih poslova, ako je pravomoćno osuđena za kaznena djela protiv života i tijela, protiv slobode i prava čovjeka i građanina, protiv Republike Hrvatske, protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom, protiv spolne slobode i spolnog ćudoređa, protiv imovine, protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, protiv vjerodostojnosti isprava, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti ili se protiv nje vodi kazneni postupak za ta djela odnosno ako je pravomoćno osuđena za prekršaj iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako za potvrđivanje prometne dozvole upotrebljava pečat suprotno odredbama



ovoga članka ili ako poslove iz stavka 2. ovoga članka obavlja osoba koja ne ispunjava propisane uvjete.

(5) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba ako obavlja poslove iz stavka 2. ovoga članka, a ne ispunjava propisane uvjete.

#### Članak 255.

(1) Tehnički pregled vozila je djelatnost od općeg interesa.

(2) Radi provjere tehničke ispravnosti motornih i priključnih vozila, osim radnih strojeva, obavljaju se tehnički pregledi tih vozila.

(3) Tehnički pregledi vozila su redovni s ispitivanjem ispušnih plinova motornih vozila, preventivni i izvanredni.

(4) Na tehničkom pregledu utvrđuje se ima li vozilo propisane uređaje i opremu, jesu li ti uređaji i oprema ispravni te udovoljavaju li propisanim uvjetima za sudjelovanje u prometu na cesti.

(5) O obavljenome tehničkom pregledu vozila vodi se evidencija.

(6) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa donosi propise o tehničkim pregledima vozila.

#### Članak 256.

(1) Nova motorna i priključna vozila što sudjeluju u prometu na cestama, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tijekom mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od prvoga tehničkog pregleda i registracije vozila, osim motornih i priključnih vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3500 kg, motornih vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedala, vozila hitne medicinske pomoći i vozila za taxi prijevoz, koje su vlasnici dužni podvrgnuti redovitom tehničkom pregledu tijekom mjeseca u kojem ističe rok od 12 mjeseci od prvog tehničkog pregleda i registracije vozila.

(2) Vozila stara dvije ili više godina, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tijekom svakog 12. mjeseca od posljednjeg redovnog tehničkog pregleda.

(3) Rok važenja redovnog tehničkog pregleda označava se posebnim znakom (naljepnicom) koji se postavlja na prednjoj strani motornog vozila, odnosno na stražnjoj strani priključnog vozila.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako nema istaknutu naljepnicu sukladno odredbi stavka 3. ovoga članka.

#### Članak 259.

(1) Tehnički pregledi vozila obavljaju se u stanicama za tehnički pregled vozila koje za to ispunjavaju propisane uvjete i imaju ovlaštenje, a obavljaju ih ovlašteni djelatnici stručne organizacije iz članka 273. ovoga Zakona.

(2) Tehničke preglede vozila mogu obavljati i pravne osobe (sa svojim djelatnicima u radnom odnosu), u onim stanicama za tehnički pregled vozila u kojima su imale ovlaštenje i obavljale tehničke preglede prije stupanja na snagu ovoga Zakona.

(3) Ovlaštenje iz stavka 1. ovoga članka izdaje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove stručnoj organizaciji iz članka 273. ovoga Zakona, nakon što se prethodno utvrdi da stanica za tehnički pregled vozila ispunjava propisane uvjete.

(4) Ovlaštenje iz stavka 1. ovoga članka izdaje se sukladno posebnom propisu o mreži i kriterijima o dovoljnom broju stanica za tehnički pregled s obzirom na njihovu međusobnu udaljenost i kapacitete, kojeg donosi ministar nadležan za unutarnje poslove.

(5) Poslove tehničkih pregleda vozila i druge poslove što proizlaze iz ove javne ovlasti ili su s njima povezani, stručna organizacija započet će obavljati u stanici za tehnički pregled vozila nakon izdavanja i dostave ovlaštenja ministarstva nadležnog za unutarnje poslove iz stavka 1. ovoga članka.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako obavlja tehnički pregled vozila, a za to nema ovlaštenje.

(7) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

#### Članak 260.

(1) Tehničke preglede vozila obavljaju osobe sa završenom najmanje stručnom spremom za zanimanje nadzornik tehničke ispravnosti vozila i koje imaju vozačku dozvolu za upravljanje motornim vozilima najmanje B kategorije (u daljnjem tekstu: nadzornik) i dopuštenje (licencu) ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(2) Nadzornik tehničke ispravnosti vozila može biti i osoba sa završenom stručnom spremom za zanimanje automehaničar ili autoelektričar, s najmanje dvije godine iskustva u održavanju motornih vozila, položenim posebnim ispitom za nadzornika tehničke ispravnosti vozila kod organizacije za osposobljavanje osoba za zanimanje nadzornika, vozačkom dozvolom za upravljanje motornim vozilima najmanje B kategorije i dopuštanjem (licencom) ministarstva nadležnog za unutarnje poslove ili osoba koja je završila najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju od tri godine strojarskog ili prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, položenim posebnim ispitom za nadzornika tehničke ispravnosti vozila kod organizacije za osposobljavanje osoba za zanimanje nadzornika, vozačkom dozvolom za upravljanje motornim vozilima najmanje B kategorije i dopuštanjem (licencom) ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(3) Program ispita iz stavka 2. ovoga članka donosi ministar nadležan za unutarnje poslove.

(4) Ovlašćuje se ministar nadležan za unutarnje poslove da donese propis o sadržaju, obliku i načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja (licence) za referente za poslove registracije vozila i nadzornike tehničke ispravnosti vozila.

(5) Osobama iz ovoga članka neće se izdati dopuštenja (licence) za obavljanje propisanih poslova, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv slobode i prava čovjeka i građanina, protiv Republike Hrvatske, protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom, protiv spolne slobode i spolnog ćudoređa, protiv imovine, protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, protiv vjerodostojnosti isprava, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti ili se protiv njih vodi kazneni postupak za ta djela odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

#### Članak 262.

(1) Naknadu za redovni preventivni i izvanredni tehnički pregled vozila plaća vlasnik vozila.

(2) Vlasnik vozila ne plaća naknadu za izvanredni tehnički pregled, kada je vozilo od strane policijskog službenika upućeno na izvanredni tehnički pregled ako se na takvom pregledu utvrdi da je vozilo ispravno.

## Članak 266.

- (1) Stanica za tehnički pregled vozila dužna je voditi propisane evidencije i podatke iz evidencije dostavljati policijskoj upravi, odnosno policijskoj postaji na čijem području ima sjedište i stručnoj organizaciji iz članka 273. ovoga Zakona, odnosno prema propisima o registraciji i tehničkim pregledima vozila.
- (2) Stručna organizacija iz članka 273. ovoga Zakona, dužna je prikupljati podatke o prosječnoj specifičnoj emisiji ugljičnog dioksida te druge podatke nužne za obradu i procjenu prosječne emisije ugljičnog dioksida za sva vozila za koja Europska komisija propisuje obvezu izvješćivanja, a ministarstvo nadležno za unutarnje poslove ih dostavlja Europskoj komisiji.
- (3) Način prikupljanja i obrade podataka te format izvješća u kojem se podaci dostavljaju Europskoj komisiji propisat će ministar nadležan za unutarnje poslove.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako ne vodi propisanu evidenciju ili ne obrađuje podatke ili te podatke ne dostavlja policijskoj upravi, odnosno policijskoj postaji te stručnoj organizaciji.
- (5) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

## Članak 269.

- (1) Ako policijski službenik ministarstva nadležnog za unutarnje poslove nadzorom utvrdi da stanica za tehnički pregled vozila ne koristi propisane, umjerene i ispravne uređaje i opremu ili da objekt i prostor ne udovoljavaju propisanim uvjetima ili da tehničke preglede i poslove registracije vozila obavlja osoba koja nema dopuštenje (licencu) ili ako povjerene poslove ne obavlja prema propisima o tehničkim pregledima i registraciji vozila i prema općim aktima iz članka 273. ovoga Zakona, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će stanici za tehnički pregled vozila zabraniti rad i odrediti rok za otklanjanje utvrđenih nedostataka.
- (2) Ako stanica za tehnički pregled vozila iz stavka 1. ovoga članka ne otkloni utvrđene nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove oduzet će joj ovlaštenje za obavljanje tehničkih pregleda vozila.
- (3) Protiv rješenja iz stavka 1. i 2. ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako obavlja tehnički pregled vozila u objektu i prostoru koji ne udovoljava propisanim uvjetima ili da tehničke preglede i poslove registracije vozila obavlja osoba koja nema dopuštenje (licencu), ili ako povjerene poslove ne obavlja prema propisima o tehničkim pregledima i registraciji vozila ili prema općim aktima iz članka 273. ovoga Zakona ili za vrijeme privremene zabrane rada.
- (5) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

## Članak 274.

- (1) Ako stručna organizacija utvrdi da stanica za tehnički pregled vozila ne koristi propisane, umjerene i ispravne uređaje i opremu ili da objekt i prostor ne udovoljavaju propisanim uvjetima ili da tehničke preglede vozila u stanici obavlja osoba koja nema dopuštenje (licencu) ili ako povjerene poslove ne obavlja u skladu s propisima o tehničkim pregledima i registraciji vozila i prema općim aktima iz članka 273. ovoga Zakona, odmah će obavijestiti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, koje će stanici za tehnički pregled vozila rješenjem privremeno zabraniti rad i odrediti rok za otklanjanje utvrđenih nedostataka.

- (2) Ako stanica za tehnički pregled vozila ne otkloni utvrđene nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove oduzet će joj ovlaštenje za obavljanje tehničkih pregleda vozila.
- (3) Protiv rješenja iz stavka 1. i 2. ovoga članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako obavlja tehnički pregled vozila, za vrijeme privremene zabrane rada.
- (5) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

#### Članak 286.

- (1) Pravna posljedica pravomoćne osude vozača motornog vozila za određene prekršaje iz ovoga Zakona na temelju određenog broja prikupljenih negativnih prekršajnih bodova je na određeno vrijeme gubitak prava na upravljanje motornim vozilom određene kategorije odnosno svih kategorija.
- (2) Nadležna policijska uprava odnosno policijska postaja u svoju evidenciju upisuje vozaču motornog vozila negativne prekršaje bodove ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj za koji su ovim Zakonom predviđeni negativni prekršajni bodovi.
- (3) Negativne prekršajne bodove upisuje ona policijska uprava odnosno policijska postaja koja je pokrenula prekršajni postupak.
- (4) Nakon proteka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju koje su prikupljeni i upisani negativni prekršajni bodovi isti se ne mogu više računavati pri donošenju rješenja iz stavka 6. i 7. ovoga članka i brišu se iz evidencije.
- (5) Nakon što su negativni prekršajni bodovi uzeti u obzir za donošenje rješenja iz stavka 6. odnosno 7. ovoga članka brišu se iz evidencije vozača.
- (6) Vozaču motornog vozila koji je unutar razdoblja od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova samo ili pretežito za prekršaje za koje su ovim Zakonom propisana tri negativna prekršajna boda, rješenjem će se izreći mjera zabrane upravljanja motornim vozilom svih kategorija u trajanju od dvanaest mjeseci.
- (7) Vozaču motornog vozila koji je unutar razdoblja od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova pretežito za prekršaje za koje su ovim Zakonom propisana manje od tri negativna prekršajna boda, rješenjem će se izreći mjera zabrane upravljanja motornim vozilom one kategorije kojom je pretežito prikupio negativne prekršajne bodove u trajanju od devet mjeseci.
- (8) Vozaču motornog vozila kojem je izrečena mjera zabrane upravljanja motornim vozilom iz stavka 6. ili 7. ovoga članka i koji u narednom razdoblju od dvije godine, računajući od isteka izvršenja posljednje mjere zabrane upravljanja motornim vozilom, prikupi devet negativnih prekršajnih bodova, izreći će se mjera poništenja vozačke dozvole za upravljanje motornim vozilom svih kategorija. Nakon proteka dvije godine od isteka izvršenja mjere poništenja vozačke dozvole, vozač može ponovno pristupiti polaganju vozačkog ispita za stjecanje prava na upravljanje motornim vozilom, prema uvjetima propisanim odredbama ovoga Zakona.
- (9) Rješenje iz stavka 6., 7. i 8. ovoga članka donosi ona policijska uprava odnosno policijska postaja koja vozača motornog vozila vodi u evidenciji.
- (10) Protiv rješenja iz stavaka 6., 7. i 8. ovoga članka vozač kojem je izrečena mjera zabrane upravljanja motornim vozilom ili mjera poništenja vozačke dozvole može podnijeti žalbu Visokom prekršajnom sudu Republike Hrvatske u roku osam dana od dana uručenja rješenja. Žalba se podnosi u dva istovjetna primjerka policijskoj upravi odnosno policijskoj postaji koja je donijela rješenje.

(11) Nakon zaprimanja žalbe protiv rješenja iz stavka 6., 7. i 8. ovoga članka, policijska uprava odnosno policijska postaja, bez odgode žalbu s rješenjem i odlukama o prekršaju s klauzulom o njihovoj pravomoćnosti, temeljem kojih je doneseno rješenje, dostavlja Visokom prekršajnom sudu Republike Hrvatske na daljnji postupak.

(12) Žalba protiv rješenja iz stavaka 6., 7. i 8. ovoga članka odgađa izvršenja rješenja.

#### Članak 290.

(1) Ako policijski službenik zatekne vozilo na cesti koje zbog tehničke neispravnosti ugrožava ili ometa druge sudionike u prometu (neispravan uređaj za upravljanje, uređaji za zaustavljanje, uređaj za spajanje vučnog i priključnog vozila u vrijeme kada vuče priključno vozilo, neispravna svjetla za osvjetljavanje ceste i označavanje vozila i neispravna svjetlosna signalizacija noću i danju u vrijeme smanjene vidljivosti, neispravni brisači vjetrobranskog stakla u vrijeme vožnje po kiši i snježnim padalinama, dotrajale ili bitno oštećene gume te ako na vozilu ima ugrađene uređaje za davanje svjetlosnih i zvučnih znakova iz članka 153. ili na kojem je obavljena nadogradnja, pregradnja ili zamjena serijskog dijela, a vozilo nije podvrgnuto ispitivanju iz članka 276. ovoga Zakona) ili na kojem je teret nepravilno smješten, odnosno nedovoljno osiguran, ili kojim se bez dozvole prevozi teret čije dimenzije, odnosno masa premašuju najveće dopuštene dimenzije, odnosno masu ili osovinsko opterećenje, naredit će vozaču da odmah prekine kretanje vozilom i otkloni neispravnost ili da vozilo odveze do određenog mjesta gdje može otkloniti neispravnost, odnosno pribavi dozvolu za izvanredni prijevoz.

(2) Ako policijski službenik zatekne vozilo koje se kreće cestom na kojoj je kretanje te vrste vozila zabranjeno ili se kreće bez zimske opreme na dijelu ceste i u vrijeme kada je zimska oprema obvezna, naredit će vozaču da odmah prekine kretanje vozilom ili da vozilom nastavi kretanje na cesti na kojoj je kretanje te vrste vozila dopušteno, odnosno da upotrijebi zimsku opremu.

(3) Policijski službenik može narediti vozaču da vozilo odveze na tehnički pregled radi utvrđivanja neispravnosti ili narediti u suradnji sa stručno osposobljenim nadzornikom pravne osobe koja upravlja i gospodari javnim cestama, da se izvrši kontrola ukupne mase, osovinskog opterećenja i dimenzija vozila. Ako se na tim pregledima utvrdi da vozilo nije tehnički ispravno ili prekoračuje dopuštenu masu ili osovinsko opterećenje ili ukupnu nosivost ili dimenzije vozila, troškove pregleda i kontrole snosi vozač.

(4) Policijski službenik isključit će iz prometa i vozilo koje nije registrirano ili koje nema propisane registarske pločice ili koje nije u propisanom roku podvrgnuto redovnom ili izvanrednom tehničkom pregledu ili za koje nije produženo važenje prometne dozvole.

(5) Ako vozač ne postupi po naredbi iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka, policijski službenik isključit će vozilo iz prometa. Isključenje vozila iz prometa traje sve dok se ne otklone razlozi zbog kojih je vozilo isključeno.

(6) Vozač je dužan isključeno vozilo odmah ukloniti s ceste na mjesto na kojem neće ugrožavati sigurnost prometa ili ometati normalan tok prometa (parkiralište, ugibalište i sl.), a najkasnije u roku od 12 sati vozač je dužan ukloniti isključeno vozilo sa ugibališta i sličnih mjesta.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 30.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako naredi ili dopusti da u prometu na cestama sudjeluje vozilo koje je isključeno iz prometa.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi ako naredi ili dopusti da u prometu na cestama sudjeluje vozilo koje je isključeno iz prometa.

## Članak 291.

- (1) Policijski službenik koji je isključio vozilo iz prometa vozaču će privremeno oduzeti registarske pločice.
- (2) Policijska uprava, odnosno policijska postaja čiji je policijski službenik privremeno oduzeo registarske pločice dužne su ih vozaču vratiti kada prestanu razlozi zbog kojih su oduzete.
- (3) Ako vozač u roku od 15 dana od prestanka razloga ne preuzme registarske pločice ili ne otkloni razloge zbog kojih je vozilo isključeno iz prometa, registarske pločice će se dostaviti tijelu koje vozilo vodi u evidenciji.
- (4) Policijski službenik koji je privremeno oduzeo registarske pločice, tahografski zapis i drugo prema odredbama ovoga Zakona, dužan je vozaču o tome izdati potvrdu koja sadrži naziv i sjedište tijela čiji je službenik oduzeo registarske pločice, tahografski zapis i drugo, vrstu i registarski broj vozila, naziv tijela koje je izdalo prometnu dozvolu, ime i prezime vlasnika vozila i njegovu adresu, ime i prezime vozača i njegovu adresu, razlog oduzimanja, datum, vrijeme, cestu i mjesto oduzimanja, način i vrijeme vraćanja te pečat tijela i potpis policijskog službenika.

## Članak 295.

Ako instruktoru vožnje bude izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom određene kategorije ili izgubi pravo upravljanja motornim vozilom iz nekih drugih razloga, on se za to vrijeme ne smije baviti osposobljavanjem kandidata za vozače u praktičnom upravljanju vozilom.

## Članak 296.

- (1) O izrečenim zaštitnim mjerama, negativnim prekršajnim bodovima, mjerama upozorenja, prometnim nesrećama i njihovim posljedicama te o vozačima vozila i vozilima ministarstvo nadležno za unutarnje poslove vodi evidenciju. Podaci o prekršajima i njihovim počiniteljima vode se na Informacijskom sustavu ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i čuvaju se najmanje 10 godina. Podaci o prometnim nesrećama i drugim događajima u prometu na cestama vode se na Informacijskom sustavu ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i čuvaju se najmanje 15 godina. O podacima o prometnim nesrećama i drugim događajima u prometu na cestama, na zahtjev stranke, izdaje se potvrda.
- (2) Podacima iz evidencije iz stavka 1. ovoga članka mogu se koristiti pravosudna tijela, upravna tijela koja vode prekršajni postupak te ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.
- (3) Statističkim evidencijama o prometnim nesrećama te o vozačima i vozilima mogu se osim tijela iz stavka 2. ovoga članka koristiti i zdravstvene i druge institucije, organizacije i tijela koja se bave pitanjima sigurnosti prometa te pravne i fizičke osobe koje obavljaju javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe te provode javne ovlasti na temelju ovoga Zakona.
- (4) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove dostavlja podatke o vozilima i vlasnicima vozila odnosno korisnicima vozila na temelju ugovora o leasingu nacionalnim kontakt-točkama drugih država članica Europske unije u svrhu istraživanja prometnih prekršaja vezanih uz sigurnost prometa na cestama.
- (5) Ministar nadležan za unutarnje poslove propisat će pravilnikom vrstu i način dostave podatka iz stavka 4. ovoga članka.

## Članak 299.

Instruktor vožnje pod čijim se nadzorom kandidat za vozača obučava u upravljanju vozilom u prometu na cesti, kaznit će se za prekršaj što ga počini kandidat za vozača, osim ako nije bio u mogućnosti spriječiti prekršaj.

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Izvešće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo unutarnjih poslova
Svrha dokumenta	Izješćivanje o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću
Datum dokumenta	27. svibnja 2017.
Verzija dokumenta	I.
Vrsta dokumenta	Izvešće
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo unutarnjih poslova
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrt?	Centar za vozila Hrvatske d.d., Hrvatski autoklub, Hrvatska gospodarska komora
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način? Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje? Ako nije, zašto?	Da, bio je objavljen od 12. do 27. travnja 2017. godine, na aplikaciji e-savjetovanja. Savjetovanje je trajalo 15 dana.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Tijekom internetske rasprave zaprimljeno je 116 komentara.
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI  Primjedbe koje su prihvaćene  Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	Objedinjene primjedbe/prijedlozi sudionika na Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama te obrazloženja predlagatelja o prihvaćanju/neprihvatanju istih nalazi se u tablici Izvešće o provedenom savjetovanju koji čini prilog ovog Obrasca izvješća o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću. Oba dokumenta su objavljena na aplikaciji esavjetovanje.gov.hr.
Troškovi provedenog savjetovanja	Provedba savjetovanja nije iziskivala dodatne financijske troškove.



# Izvješće o provedenom savjetovanju - Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
<p><b>AUTO MARKO - D.O.O.</b> <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b> autoškola, trgovina i usluge d.o.o. – Duga ulica 6 – 48000 Koprivnica tel/fax 048-625-657– e-mail: autoskola.automarko@gmail.com MB 00332640 - OIB 98856288217 žiro-račun: HR112386002-1100503193 Podravska banka Koprivnica</p>	<p><b>Odbijen</b> Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati. Potrebno iskustvo odnosno zahtijevana dob instruktora vožnje nije neprimjerena s obzirom na činjenicu da se do navršene 24. godine života smatra „mladim vozačem“. Odredbe članaka 207. i 257. nisu predmet ove novele te se dostavljeni prijedlozi ne mogu prihvatiti</p>
<p>Koprivnica, 18. 04. 2017. godine E- SAVJETOVANJA Ova autoškola predlaže izmjene Zakona o sigurnosti prometa na cestama i to sljedeće zakonske odredbe: A) Članak 202 st. 4. (NN 80/13) Zakona o sigurnosti prometa na cestama sada glasi: „(4) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače, B kategorije do 7 godina starosti, A1, A2, A i AM kategorije do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 12 godina starosti.“ PRIJEDLOG: Članak 202 stavak (4) Zakona o sigurnosti prometa na cestama mijenja se i glasi: „(4) najmanje po jedno tehnički ispravno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, lizingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače B kategorije do 12 godina starosti, priključno vozilo do 22 godine starosti, a za ostale kategorije vozilo do 16 godina starosti“. Obrazloženje Prema mojem mišljenju ovaj prijedlog je prihvatljiv zbog ekonomičnosti jer su poneka vozila manje iskorištena i zadrže dobre osobine te su podobna za kvalitetno osposobljavanje, naročito neke vrste. Prodajom vozila autoškola previše gubi zato što je ta vozila teško prodati i malo se dobije, a ipak nisu dokraja iskorištena. Vozila koja se istroše autoškole mogu isključiti iz upotrebe i prije. Trajnost vozila i zadržavanje dobrih osobina ovisi od kvalitete rada instruktora vožnje osim urednog održavanja i zašto se kvaliteta rada instruktora ne bi uvažila, čemu ograničavati upotrebu dobrog vozila ako nije nužno. I na kraju problemska nastava dobro dođe i kod samo obrazovanja, na uočeni problem otvoriti što više različitih pitanja koja donose najbolje rješenje. Kolika je prosječna starost osobnih vozila u Hrvatskoj? Prema javno objavljenim podacima odgovor je: 12,1 godina. Koji je onda razuman razlog da se u autoškoli ne može poučavati na vozilu do prosječne starosti 12 godina? Nema ga. Postavljam pitanje. Zašto autoškola ne može poučavati kandidate na vozilima B kategorije do 12 godina starosti, a većina kandidata nakon što polože vozački ispit neće moći imati mogućnost upravljati vozilom manje starosti od 10 godina? Ako sve nastavi kao dosad tendencija prosječne starosti vozila će se povećati i kandidatima za vozače će trebati osposobljavanje na starodobnim vozilima. Dali je kvaliteta osposobljavanja vozača na novijim vozilima veća bezbrižno tražujući pametne skupe uređaja vozila? Nije.</p>	

Dobar broj kandidata nakon što položi vozački ispit mora učiti voziti vozilo veće starosti zahtjevnijih osobina ono što nije mogao učiti u autoškoli, nije bilo izbora. Ne prihvaćam bezobzirne zakone koji ne uvažavaju životne okolnosti koje bi se morale ugraditi u zakon. B) Članak 203 st. 4. sada glasi: „(4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje koja ima najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije te koja je navršila 24 godine starosti“

PRIJEDLOG: U članku 203 stavku (4) Zakona o sigurnosti prometa na cestama riječi, iza riječi kategorije „te koja je navršila 24 godine starosti“, brišu se.

Obrazloženje Prema važećim propisima osoba može steći stručnu osposobljenost za zanimanje instruktora vožnje B kategorije već nakon navršenih 21 godinu starosti. Uvjet za izdavanje licence za instruktora vožnje je obrazovanje i da ima vozačku dozvolu tri godine a nakon toga mora čekati do navršene 24 godine starosti do prava za izdavanje licence za instruktora vožnje. Dakle, nekoliko godina bavi se nekim drugim poslom ili nikakvim ako nema posla, što po mojem mišljenju ne pridonosi kvalitetnom dozrijevanju i boljim predispozicijama za uvođenjem u posao instruktora vožnje. Postavlja se pitanje, da li osoba koja nije zaposlena i čeka gotovo tri godine stekne kompetencije za obavljanje poslova instruktora vožnje osim navike da ništa neradi te koliko dobiva takvim životnim iskustvom. Također smatram da će kvaliteta rada instruktora vožnje ovisiti o kvaliteti obrazovanja, formalnog i neformalnog i o mentoru koji će instruktora uvesti u rad a ne nekoliko godina čekanja ako nema drugog posla. Otvara se pitanje da li postoji koje zanimanje za koje se čeka navršena životna dob od 24 godine starosti, na primjer električari, medicinski tehničari i ostala zanimanja ne čekaju do 24 godine starosti. Osim navedenog prema mojem mišljenju uvjet za izdavanje licence od 24 godine starosti diskriminira osobe po životnoj dobi mlađe od 24 godine time što nemaju ustavno pravo na rad i bavljenje poslom pod jednakim uvjetom u odnosu na osobe koje su navršile 24 godine starosti. I konačno taj uvjet je neustavan samo iz razloga što se osoba ne može baviti svakim poslom pod jednakim uvjetima samo s osnova životne dobi. Taj zakon nije jednak za sve građane Republike Hrvatske koji se žele baviti tim poslom. Iz tih razloga smatram da je potrebna izmjena zakona. C) Članak 207 sada glasi: „(1) Vozački ispit provodi se u ispitnim centrima koje određuje ministar nadležan za unutarnje poslove. (2) Ispitni centri, u smislu ovoga Zakona, su podružnice stručne organizacije.“

PRIJEDLOG: U članku 207 iza stavka 2. dodaje se stavak 3. koji glasi: „ (3) Ispit iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila neće se obavljati u prostoru u vlasništvu ili zakupu pravnog subjekta koji se bavi djelatnošću osposobljavanja kandidata za vozače“ .

Obrazloženje Sada važeći zakon nije jednak za sve autoškole. Na primjer, u Karlovcu i drugim gradovima se ispit iz prometnih propisa provodi izvan sjedišta bilo koje autoškole, dok se taj isti ispit u Koprivnici provodi u ispitnom centru Autokluba Koprivnica koji se nalazi u sjedištu autoškole Auto kluba Koprivnica pa kandidati te autoškole polažu ispit u sjedištu svoje autoškole, a kandidati autoškole Auto Marko iz Koprivnice i drugih autoškola polažu ispit iz prometnih propisa u sjedištu konkurentске autoškole Auto klub Koprivnica. Dakle, Autoklub Koprivnica ima autoškolu i ispitni centar kao

podružnica stručne organizacije pa tako ostvaruje prihod od ispita, a konkurentske autoškole nemaju tu mogućnost, postoji monopol za autoškole koje imaju ispitne centre u svojim sjedištima. Svim autoškolama nije osiguran jednak pravni položaj kako to određuje članak 49 Ustava Republike Hrvatske, nasuprot toj ustavnoj odredbi stvoren je monopol koji je zabranjen. Ustvari u dva različita grada ne vrijedi isti zakon za provedbu vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, molim da se to uredi Zakonom za sve autoškole jednako u svim gradovima Republike Hrvatske. Zakonodavac je stavio poduzetnike u neravnopravan položaj sada važećom odredbom članka 207. Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Prema mojoj ocijeni društvena svijest Ministarstva unutarnjih poslova donošenjem Rješenja o provedbi vozačkih ispita ( čl. 4. NN 118/2012) se pokazala ustavnom i iznad društvene svijesti zakonodavca, pojedinaca i interesnih skupina, međutim u praksi se to rješenje ne primjenjuje u svim gradovima. Ministarstvo unutarnjih poslova ima ilegalnu radnu snagu koja se zove HAK. Naime, HAK je ugrađen u Zakon o sigurnosti prometa na cestama kao stručna organizacija i između ostalih ovlasti ima i provedbu vozačkih ispita, a te ispite ne provodi propisno. Stručna organizacija radi ilegalno zato što nema ovlaštenje od MUP-a kako je to određeno člankom 206 Zakon o sigurnosti prometa na cestama. Prema spomenutoj odredbi javne ovlasti, povjeravaju se ovlaštenoj stručnoj organizaciji, koju na temelju javnog natječaja, ovlasti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a te javne ovlasti nisu povjerene HAK-u na temelju javnog natječaja. Kako ta ilegalna radna snaga sofisticirano i besplatno tuče po glavi malu autoškolicu navest ću samo dva primjera i to: Prvo, kod provedbe vozačkog ispita iz upravljanja vozilom ovlašteni ispitivač M. N. postavlja zadaću mojem kandidatu da se polukružno okrene na glavnoj cesti na raskrižju sa sporednom cestom u jednom postupku. Kandidat skrećući desno ne nastavlja vožnju prometnom trakom na koju je skrenuo, nego skreće u samom raskrižju na traku iz suprotnog smjera protivno Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, a potom skrećući lijevo na glavnu cestu kandidat usporava i ometa promet radnjom koju više nikad u životu neće izvoditi. Instruktor nije imao prilike vježbati tu radnju s kandidatom zato što je raskrižje bilo opterećeno prometom i upozna ispitivača s tom činjenicom, ispitivač kaže da je ok. Ali ponovno vodi kandidata da ga uputi kako da izvede radnju u prometu koju nitko nikad neće obavljati na takvim mjestima ili iznimno ponekad, beznačajno za spomenuti. I kao drugo ispitivač R.K. pronalazi različita raskrižja u Koprivnici dosta prometna i nepregledna da kandidati voze unatrag sa glavne na sporednu cestu i tako ometaju i ugrožavaju promet iako se prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama unatrag smije voziti samo iznimno na kratkom djelu puta kada je to vozaču neophodno potrebno. Jedno je sigurno, da na dan ispita najvjerojatnije, ali i ostale dane nitko ili gotovo nitko od vozača u Koprivnici ali i u Zagrebu ne vozi unatrag i ne ometa promet, ali to radi Stručna organizacija, ugrožavanje se ne događa zato što vozači vide veliki natpis „AUTOŠKOLA“. Zašto se kandidate ispituje vožnja unatrag a kasnije to nikada nerade zato što to vozači obave u parkiralištima? Vozači ne mogu više zalutati zato što imaju GPS pa vožnja unatrag nije neophodna, google sve zna, na stručnoj organizaciji je da primjeni princip aktualnosti. Autoškole moraju raditi ono što je pregazilo

vrijeme zato što to traži stručna organizacija, pa nemaju vremena za kvalitetniju obuku vozača. Parkiranjem prednjom stranom vozila se ispituje potrebna vještina za uključivanje u promet vožnjom unatrag iako to treba izbjegavati, ali se ne može svaki put izbjeći pa to vozači prakticiraju, čemu ispitivati ono što vozačima ne treba poslije vozačkog ispita, a nije u skladu s zakonom, u skladu je s lošom praksom. D Sada važeći članak 257. Zakon o sigurnosti prometa na cestama glasi: „(1) Na vozilima koja se daju u najam (rent a car vozila), vozilima kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače, vozilima kojima se obavlja taksi prijevoz, vozilima hitne medicinske pomoći, autobusima, teretnim i priključnim vozilima za prijevoz opasnih tvari, teretnim i priključnim vozilima čija najveća dopuštena masa prelazi 7.500 kg, obavljaju se preventivni tehnički pregledi u smislu odredbe stavka 3. ovoga članka“. PRIJEDLOG: U članku 257 stavak 1. iza riječi „Na vozilima koja se daju u najam (rent a car vozila),“ riječi „vozilima kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače“, brišu se. Obrazloženje Vozila autoškola moraju obavljati preventivne tehničke preglede vozila iako prema mojem saznanju nije zabilježen niti jedan slučaj da bi nastala prometna nesreća niti na jednom osobnom ili teretnom vozilu zbog tehničke neispravnosti vozila u okviru starosti vozila koja se ograničava za autoškole . Postavlja se pitanje koliko nepravilnosti tehnički pregledi utvrde osim neispravnosti žarulja što spada u dnevne tehničke preglede prilikom obavljanja preventivnih tehničkih pregleda vozila i pod uvjetom da je redovni tehnički pregled obavljen uredno. Kada autoškola uklanja komande plaća izvanredni tehnički pregled 250,00 kuna koji traje 5 minuta, što ustvari spada u redovni tehnički pregled, to su prema mojem mišljenju preskupe minute u postojećoj uređenosti rada autoškola i tehničkih pregleda. Podnositelj prijedloga: Direktor i zakonski zastupnik Marko Starčević

**HOK**  
**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I**  
**DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA**  
**CESTAMA**

Članak 200. stavak 3. mijenja se i glasi: (3) Osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provodi Hrvatski crveni križ, zdravstvene ustanove i autoškole koje za to ovlasti ministar nadležan za zdravstvo. OBRAZLOŽENJE: Obzirom da pojedine autoškole zadovoljavaju prostorne uvjete za organizaciju nastave iz Pružanje prve pomoći, kao i uvjete posjedovanja potrebne opreme i mogućnosti angažiranja predavača iz tog nastavnog predmeta smatramo da je potrebno navedeni članak i stavak izmijeniti te u osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći uključiti i autoškole koje za to ispunjavaju uvjete. Članak 200. stavak 5. mijenja se i glasi: (5) Program, provedbu programa, uvjete i način osposobljavanja kandidata za vozača propisuje ministar nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove. OBRAZLOŽENJE: Obzirom da u drugom članku (članak 202.) predlažemo da cijenu nastavnog sata za sva tri nastavna predmeta donosi uredbom Vlada RH potrebno je iz ovog članka ukloniti odredbu koja govori o načinu određivanja cijene nastavnog sata iz Prve pomoći te o pokrivanju troškova osposobljavanja, što je u našem prijedlogu sve propisano drugim člankom ovog Zakona.

**Primljeno na znanje**

Komentar se, zapravo, odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.

**HGK****KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA**

U nastavku iznosimo izdvojeno mišljenje članica Udruženja trgovine motornim vozilima HGK, Grupacije uvoznika i distributera motocikala. U članku 219., stavku 2. važećega Zakona predlaže se dodati točku g) na način da glasi: „g) Vozačke dozvole izdane za kategoriju B vrijede za vozila kategorije A1, ukoliko vozač ima vozačku dozvolu za kategoriju B najmanje 3 godine te je uz navedeno potrebno obaviti 5 sati prakse na vozilima A1 kategorije.“

Obrazloženje: Temeljem direktive 2006/126/EC članka 6., točke 3. za vožnju na svom području, države članice EU mogu odobriti da se motociklima kategorije A1 upravlja dozvolom za kategoriju B. - Mnoge države članice EU uvele su istu mogućnost, sukladno direktivi: \*Italija, Litva, Latvija - automatski polaganjem dozvole za kategoriju B, \*Češka - za motocikle s automatskim mjenjačem \*Austrija, Belgija, Francuska, Mađarska, Ujedinjeno Kraljevstvo, Luksemburg – kombinacijom dozvole za kategoriju B i praktičnog testa/treninga (primjer Francuska - 2 godine iskustva sa dozvolom za kategoriju B te 7 sati prakse sa vozilima kategorije A1) \*Španjolska - nakon 3 godine posjedovanja dozvole za kategoriju B, vrijedi i za vozila kategorije A1 \*Portugal – kategorija B, nakon navršenih 25 godina - Tržišni podaci država članica EU pokazuju da kategorija vozila A1 (125 ccm) sačinjava 35% ukupnog tržišta motocikala, dok u RH samo 5%! Primjera radi, udio u Španjolskoj kao turističkoj zemlji iznosi 53%. - Postojeća kategorija vozila AM (50 ccm) kojom se upravlja automatski posjedovanjem B kategorije u apsolutnom je padu, kako na tržištu država članica EU tako i na RH tržištu (pad od 90%)! Također od 01.01.2018. stavljanje na tržište EU vozila AM kategorije uvjetovano je EURO4 emisijom te će svi morati imati 4-taktni motor, koji svojim performansama u 50 ccm ne mogu nadomjestiti današnje 2-taktne (na tržištu postoje već neko vrijeme 4-taktni 50 ccm, no zbog značajno lošijih performansi pri savladavanju zahtjevnije konfiguracije terena - npr. uzbrdice - ne mogu zamijeniti 2-taktne motore!). Ovdje treba napomenuti da vozila AM kategorije, radi svojih ograničavajućih faktora (npr. brzine kretanja) nisu podobna za gradsku i međugradsku komunikaciju i predmet su zlorabe u vidu deblokade limitatora brzine, a samim time postaju opasnim za upravljanje na prometnicama, jer nisu prilagođeni za veće brzine (sustav kočenja i sl.) i utječu na sigurnost prometa na cestama. Za očekivati je da će kategorija AM nestati sa tržišta, što je prepoznala većina država članica EU i omogućila vozačima sa B kategorijom upravljanje vozilima A1 kategorije. - Današnja vozila A1 kategorije snage su do 11 kW i obujma do 125 ccm te postižu brzinu od 65-90 km/h, što je tek neznatno više od kategorije AM. No, u odnosu na njih posjeduju mnoge sigurnosne značajke, kao obavezan UBS (integrirani) sustav kočnica (70% vozila čak i ABS), moderan ovjes, poneki i start/stop sustav. Agregati vozila najmodernije su tehnologije sa izrazito niskom potrošnjom goriva (cca 2 lit/100km) te samim time su i ekološki vrlo prihvatljivi i u cilju smanjenja emisije CO2. - Zadnjom izmjenom zakona vezanog za obračun posebnog poreza na motorna vozila, Ministarstvo financija - Carinska uprava, znatno je smanjila iznos posebnog poreza za vozila A1 kategorije. Mogućnost upravljanja vozilima A1 sa B kategorijom,

**Odbijen**

Smatramo da bi se prihvaćanjem ovog prijedloga mogla ugroziti sigurnost takvih vozača, jer oni ne bi imali završen potreban program osposobljavanja kandidata za vozače A1 kategorije vozila te se prijedlog, na žalost, ne može prihvatiti.

<p>pozitivno bi utjecalo na: - smanjenje gužvi u prometu naročito u gradovima - smanjenje vremena utrošenog na dnevnu komunikaciju u gradskom i međugradskom prometu - olakšana komunikacija u gradovima uslijed turističke sezone - pomlađivanje voznog parka/smanjenje unosa starih vozila - dodatan prihod od strane PDV-a - sigurnost u prometu - svaki sudionik koji upravlja automobilom i dodatno ima u vlasništvu skuter/motocikl, obraća više pažnje na motocikle kao sudionike u prometu - smanjenje emisije CO2 - smanjenje parkirnih površina u centru grada</p>	
<p><b>HRVATSKA LIJEČNIČKA KOMORA KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Hrvatska liječnička komora podržava predloženo ponovno uvođenje obveznih zdravstvenih pregleda nakon navršene 70. godine života. U tom pogledu predlažemo da se razmotri i dodatno snižavanje dobne granice za provođenje obveznih zdravstvenih pregleda na 65 godina života na način kako je to ranije propisivao Zakon o sigurnosti prometa na cestama, prije donošenja Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“ br. 64/15). Smatramo da bi se time ponovno uspostavio važan dodatni kontrolni mehanizam nadzora nad zdravstvenom sposobnošću za upravljanje motornim vozilom, od kojeg mehanizma se prelako odustalo uz tadašnje obrazloženje kako se radilo o prekomjernom teretu za građane, potpuno pritom zanemarujući javni sigurnosni aspekt ovog važnog pitanja. Imajući u vidu velik broj zdravstvenih stanja koja, sukladno odredbama Pravilnika o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače („Narodne novine“ br. 137/15), vozače čine nesposobnima ili privremeno nesposobnima za upravljanje vozilom odnosno sposobnima uz vremensko ograničenje, smatramo važnim propisati obvezatne zdravstvene preglede po nastupanju životne dobi kada se već očekuju značajnije promjene koje mogu utjecati na sposobnost upravljanja vozilom. Dodatno, Komora ukazuje na važeću odredbu članka 233. Zakona o sigurnosti prometa na cestama koja stvara značajne probleme u svakodnevnom radu liječnika, posebice izabranih liječnika u primarnoj zdravstvenoj zaštiti, budući da istima nalaže obvezu izvještavanja nadležnih tijela o uočenim promjenama zdravstvenog stanja vozača koja se smatraju zaprekom za sigurno upravljanje motornim vozilom, posebno ako se uzme u obzir brojnost takvih stanja propisanih Pravilnikom o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače. U segmentu normativnog uređenja predlažemo iskorak u pogledu materije izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača na način da se odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama više ne propisuje obveza izravnog izvještavanja nadležnih tijela od strane liječnika o svim uočenim bolestima ili stanjima vozača koji utječu na sigurno upravljanje vozilom. Smatramo da bi sporna odredba članka 233. Zakona ubuduće trebala sadržavati samo obvezu liječnika da pacijenta odnosno vozača upozori na uočenu promjenu zdravstvenog stanja te da dano upozorenje evidentira u njegovoj medicinskoj dokumentaciji. Prvenstveno sam pacijent trebao bi preuzeti odgovornost za svoje zdravstveno stanje, nepridržavanje preporuka te upozorenja izrečenih i evidentiranih u zdravstvenom kartonu od strane liječnika te na takav način provoditi obvezu koju mu uostalom nalaže članak 198. Zakona,</p>	<p><b>Odbijen</b></p> <p>Rješenje po kojem se zahtijeva obavljanje liječničkog pregleda vozača, prilikom produženja vozačke dozvole nakon navršene 70. godine života podržalo je Ministarstvo zdravstva te ovaj prijedlog, u ovom trenutku, nije moguće prihvatiti. Prijedlozi vezani za članak 233. se ne odnose na odredbe koje su predmet ove novele.</p>

<p>koji zabranjuje upravljanje vozilom vozaču koji je bolestan ili je u takvom psihofizičkom stanju da je nesposoban za sigurno upravljanje vozilom. Nužno je u zakonskom tekstu dodatno osvijestiti odgovornost vozača za svoje zdravstveno stanje i potrebu da sam izvijesti nadležno tijelo o promjeni svog zdravstvenog stanja. Odgovornost bi trebala biti na informiranom pacijentu da sam odluči hoće li se pridržavati danog upozorenja i suzdržavati se od upravljanja motornim vozilom sve dok je spomenuto upozorenje liječnika evidentirano u kartonu ili bi samoinicijativno odnosno na traženje nadležnog tijela u propisanom roku obavio detaljan zdravstveni pregled u svrhu otklanjanja svih sumnji u njegovu zdravstvenu sposobnost odnosno radi brisanja evidentiranog upozorenja u kartonu/e- kartonu. Ističemo stav Komore kako obveza liječnika treba završavati evidentiranjem uočene promjene zdravstvenog stanja u zdravstvenom kartonu/e – kartonu pacijenta. Posebno neprimjerenim smatramo mogućnost kažnjavanja isključivo liječnika novčanim kaznama za slučaj neprijavljivanja uočene promjene zdravstvenog stanja. Odluka o načinu i uvjetima pristupa podacima iz zdravstvenog kartona/e- kartona pacijenta treba biti prvenstveno rezultat dogovora između Ministarstva unutarnjih poslova i Hrvatskog zavoda za zdravstveno osiguranje, pri čemu liječnici ne trebaju biti neposredno uključeni u sam proces izvještavanja odnosno dostavljanja obavijesti. Sve pretpostavke nužne za dostavu odnosno razmjenu podataka moguće je definirati putem odgovarajućih dodatnih promjena zakonskih i podzakonskih propisa koji uređuju materiju zdravstvenih pregleda vozača i kandidata za vozače. U nastavku dostavljamo prijedlog izmjene članka 233. Zakona: 1) U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“ br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14 i 64/15) u članku 233. stavak 3. mijenja se na način da glasi: (3) „Ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom, liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je upozoriti bolesnika o tome. 2) Članak 233. stavak 4. Zakona mijenja se na način da glasi: (3) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako postupi suprotno stavku 1. i 2. ovog članka 3) Članak 233. stavak 5. Zakona mijenja se na način da glasi: (5) Za prekršaj iz stavka 1. i 2. ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna, fizička osoba i odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne (područne) samouprave.</p>	
<p><b>Hrvatski Crveni križ</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Prijedlozi Hrvatskog Crvenog križa na Zakon o sigurnosti prometa na cestama Zagreb, 27. travnja 2017. godine X. VOZILA - 1. OPĆE ODREDBE Članak 236. (1) Vozila u prometu na cesti moraju udovoljavati propisanim uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i zaštite okoliša te imati ispravne propisane uređaje i opremu. (2) Vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja mogu sudjelovati u prometu na javnoj cesti, odnosno gradskoj ulici ako imaju posebnu</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se, zapravo, odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.</p>

dozvolu za taj prijevoz. (3) Operativne poslove mjerenja, odnosno kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama obavljaju stručno osposobljeni zaposlenici Hrvatskih cesta, policijski službenici, odnosno ovlašteni carinski službenici u sklopu obavljanja poslova carinskog nadzora na graničnim prijelazima. (4) Ovlašćuje se ministar nadležan za poslove prometa da u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove donese propise o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koje moraju imati vozila i o uvjetima kojima moraju udovoljavati uređaji i oprema vozila u prometu na cestama. (5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka. (6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. (7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje ne ispunjava propisane uvjete glede dimenzija, ukupne mase ili osovinskog opterećenja, ili nema ispravne propisane uređaje za upravljanje, uređaje za zaustavljanje, uređaje za spajanje vučnog i priključnog vozila, tahografa ili nadzornog uređaja i gume. (8) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nema ispravne propisane uređaje, osim uređaja navedenih u stavku 7. ovoga članka. Prijedlog: (1) Vozila u prometu na cesti moraju udovoljavati propisanim uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i zaštite okoliša te imati ispravne propisane uređaje i opremu. Oprema vozila koja ima ograničen rok trajanja, smatra se ispravnom ukoliko je u propisanom roku trajanja koji je propisan od proizvođača opreme ili oprema posjeduje potvrdu o ispitivanju koje je u roku ispravnosti. (8) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nema ispravne propisane uređaje i opremu, osim uređaja navedenih u stavku 7. ovoga članka. 3. TEHNIČKI PREGLEDI VOZILA Članak 255. (1) Tehnički pregled vozila je djelatnost od općeg interesa. (2) Radi provjere tehničke ispravnosti motornih i priključnih vozila, osim radnih strojeva, obavljaju se tehnički pregledi tih vozila. (3) Tehnički pregledi vozila su redoviti s ispitivanjem ispušnih plinova motornih vozila, preventivni i izvanredni. (4) Na tehničkom pregledu utvrđuje se ima li vozilo propisane uređaje i opremu, jesu li ti uređaji i oprema ispravni te udovoljavaju li propisanim uvjetima za sudjelovanje u prometu na cesti. (5) O obavljenome tehničkom pregledu vozila vodi se evidencija. (6) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa donosi propise o tehničkim pregledima vozila. Prijedlog: (4) Na tehničkom pregledu utvrđuje se ima li vozilo propisane uređaje i opremu, jesu li ti uređaji i oprema ispravni te udovoljavaju li propisanim uvjetima za sudjelovanje u prometu na cesti. Oprema vozila koja ima ograničen rok trajanja, smatra se ispravnom ukoliko je u propisanom roku trajanja koji je propisan od proizvođača opreme ili oprema posjeduje potvrdu o ispitivanju koje je u roku ispravnosti. Sukladno predloženim izmjenama potrebno je podzakonskim aktom detaljnije razraditi način utvrđivanja ispravnosti uređaja i



<p>opreme na tehničkom pregledu vozila.</p>	
<p><b>Hrvatski Crveni križ</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Prijedlozi, primjedbe i komentari Hrvatskog Crvenog križa na Zakon o sigurnosti prometa na cestama Članak 200. stavak (3) mijenja se i glasi: „(3) Osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provode Hrvatski Crveni križ odnosno društva Hrvatskog Crvenog križa.“ Članak 214. mijenja se i glasi: „(1) Upravni, inspekcijski i stručni nadzor nad radom Hrvatskoga Crvenog križa odnosno društava Hrvatskog Crvenog križa koja osposobljavaju kandidate za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći obavlja ministarstvo nadležno za zdravstvo.“ (2) Ako Hrvatski Crveni križ odnosno društvo Hrvatskog Crvenog križa koje osposobljava kandidate za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći ne obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za zdravstvo rješenjem će mu privremeno, na mjesec dana, zabraniti obavljanje poslova osposobljavanja kandidata za vozača iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći. Ukoliko Hrvatski Crveni križ odnosno društvo Hrvatskog Crvenog križa koje osposobljava kandidate za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći ne otkloni nedostatke u roku, ministarstvo nadležno za zdravstvo rješenjem će mu zabraniti obavljanje poslova osposobljavanja kandidata za vozača iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći. (3) Protiv rješenja iz stavka 2. ovoga članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor. (4) Hrvatski Crveni križ odnosno društvo Hrvatskog Crvenog križa koje osposobljava kandidate za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći kojemu je izrečena mjera iz stavka 2. ovoga članka ne smije osposobljavati kandidate za vozače za vrijeme trajanja mjere. (5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj Hrvatski Crveni križ odnosno društvo Hrvatskog Crvenog križa ako osposobljava kandidate suprotno propisima ili u vrijeme kad mu je izrečena zabrana osposobljavanja (stavak 4.).“  <b>Obrazloženje uvođenja stručnog nadzora:</b> Stručnim nadzorom će se provjeravati kvaliteta organiziranja i provođenja tečajeva iz nastavnog predmeta „Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći za kandidate za vozače“, stručna osposobljenost i način rada predavača koji provode osposobljavanje kandidata, predlagati rješavanje uočenih problema i pitanja značajnih za provođenje tečajeva.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.</p>
<p><b>Ivan Dušan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Predlažem da se u zakon unese odredba prema kojoj kandidati za vozača mogu upravljati vozilom nakon što odvoze određeni broj sati u autoškoli uz pratnju starijeg vozača a prije polaganja dijela ispita iz upravljanja vozilom. Ovo predlažem stoga što će sa tom mogućnošću dodatne vožnje kandidati moći steći</p>	<p><b>Odbijen</b>  Ovo pitanje nije neposredno predmet uređenja Zakona o sigurnosti prometa na cestama, već Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače. Načelno, ne bi se moglo dozvoliti samostalno upravljanje vozilima osobama koje nisu položile vozački ispit i stekle vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije. Prisutnost iskusnijeg vozača (koji ne treba biti licencirani instruktor vožnje) u vozilu koje nema udvojene komande ne jamči sigurnost niti takvom vozaču niti drugim sudionicima u prometu.</p>

<p> dodatna praktična znanja i bolje se pripremiti za ispit iz upravljanja vozilom. Takva vožnja može biti ograničena sa područjem grada ili županije gdje se nalazi škola gdje se kandidat osposobljava za vozača. Napominjem da vozači mogu samostalno upravljati vozilom nakon 20ak sati vožnje u auto školi, te uz pratnju starijeg vozača koji primjerice ima vozačku dozvolu 7 godina takvi vozači neće predstavljati opasnost u prometu već će se moći dobro pripremiti za ispit iz upravljanja vozilom. Takva praksa postoji u nekim američkim državama pa prema tome Hrvatska neće biti ni prva niti jedina država koja ima takvu mogućnost. Molim Vas da proučite moj prijedlog i da se po mogućnosti u nekim slijedećim izmjenama zakona dozvoli takva mogućnost.</p>	
<p><b>Ivan Dušan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Veliki problem u sigurnosti na cestama su sudovi koji za jako teške prometne nesreće osobama koje su ih izazvale daju jako blage kazne. Sigurnost na cestama se neće popraviti dok god se krivcima za najteže prometne nesreće gdje ima poginulih izručuju blage kazne od 6 mjeseci zatvora. Tu je veliki problem, jer su sa jedne strane prekršajne kazne prema zakona o sigurnosti prometa na cestama ogromne, a kazne koje se izriču temeljem kaznenog zakona osobama koje prouzroče teške prometne nesreće jako blage. Tu je jako veliki problem.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Stranka samo komentira kaznenopravnu politiku sudova.</p>
<p><b>Ivan Dušan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Hrvatska je jedna od jako rijetkih zemalja gdje postoji obveza polaganja prve pomoći za stjecanje vozačke dozvole. Nije u redu da ljudi koji su vozački ispit položili izvan republike Hrvatske u zemlji gdje nema obveze polaganja prve pomoći (primjerice Velika britanija ili SAD) mogu dobiti ovdje vozačku dozvolu, a da pri tome nisu nikad ni slušali ni polagali pružanje prve pomoći. isto tako trebalo bi zakonom propisati da se uvede reciprocitet u priznavanju inozemnih vozačkih dozvola. Mnoge zemlje traže od useljenika do opet polažu vozački ispit prilikom useljavanja ili boravka u toj zemlji. Republika Hrvatska mora uvesti obvezu da svi strani državljani koje žele imati hrvatsku vozačku dozvolu da je mogu steći samo pod istim uvjetima pod kojima i građani RH stječu vozački dozvolu u toj stranoj zemlji. Primjerice položite vozački u SAD-u, bez tečaja prve pomoći i dođete u RH i dobijete hrvatsku vozačku. A obratno ne ide, morate tamo položiti vozački iako hrvatska ima daleko rigoroznije uvjete za dobivanje vozačke dozvole.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.</p>
<p><b>Ivan Dušan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Zbog sve učestalije pojave automobila na baterijski (električni) pogon na cestama potrebno je u zakon ugraditi obvezu vlasnike takvih automobila da moraju prilikom vožnje tim autima na cesti puštati neki zvuk (primjerice muziku ili najobičniji beep) određene glasnoće. U zemljama gdje su se pojavili električni auti učestali su naleti tih auto na pješake i bicikliste jer oni u prometu često nisu svjesni prisutnosti automobila. Biciklisti a osobito pješaci se u prometu osim na vid</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentator iznosi prijedlog za reguliranjem pitanja koja nisu predmet ove novele.</p>

<p>oslanjaju i na sluh. Zvuk kojeg ispuštaju električni automobili u odnosu na klasične mnogo je manji i teško ih je registrirati sluhom. Zbog toga pješaci i biciklisti nisu svjesni prisustva električnih automobila i često rade korake koji mogu dovesti do nezgoda. Zbog toga je potrebno da električni automobili prilikom kretanja puštaju neki signal ili jednostavno muziku. Ovo nije prioritetno, možda da se ugradi u mekoj skoroj budućnosti u zakon.</p>	
<p><b>Andro Pavuna</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Smatram kako su tolerancije pri mjerenju brzine vozila i alkoholiziranosti vozača puno prevelike. Današnji uređaji za mjerenje brzine vozila i alkoholiziranosti vozača baždareni su na znatno manja odstupanja i ovakva tolerancija je zastarjela i opasna. Dopustiti 10km/h tolerancije u naseljima koji su "zone 30" predstavlja stvarno dopuštenu brzinu čak 33% veću od propisane, što je neprihvatljivo! Isto tako, 0,1 promil predstavlja značajnu alkoholiziranost i neprihvatljivo je oduzimanje tako velike razine od izmjerene vrijednosti, pogotovo uzmemo li u obzir visoku pouzdanost uređaja koje policija danas koristi.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Stupnjevi tolerancije mjernih uređaja nisu predmet uređenja Zakona o sigurnosti prometa na cestama</p>
<p><b>Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Predlaže se dopuna i izmjena članka 194. kako slijedi:  "Članak 194. (1) Ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove može na određenoj cesti ili dijelu ceste, u određene dane ili u određenom vremenskom razmaku propisati zabranu ili ograničenje prometa svih ili pojedinih vrsta vozila, ograničiti brzinu kretanja vozila ako su te zabrane ili ograničenja neophodni radi sprečavanja ili uklanjanja opasnosti za sudionike u prometu, ili ako to zahtijevaju razlozi neometanog prometa, odnosno ako se može opravdano očekivati da će promet biti osobito gust ili otežan. (2) Ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove te ministrom nadležnim za graditeljstvo donosi propis kojim se ograničava uporaba pojedinih javnih cesta za promet teretnih vozila čija najveća dopuštena masa premašuje 7,5 tona, kada za te ceste kao alternativni pravci postoje druge javne ceste s boljim prometno-tehničkim karakteristikama, osim za prijevoz navedenih vozila u lokalnom prometu, ako to zahtijevaju razlozi protočnosti i sigurnosti prometa, zaštite ceste od buke i drugih elemenata vezanih uz zaštitu okoliša. (3) Ministar nadležan za poslove prometa donosi propis kojim se regulira tranzitni promet teretnih vozila koji se može odvijati samo po javnim cestama određenim za tranzitni promet. (4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj instruktor vožnje ili druga osoba koja osposobljava kandidata za vozača, kao i vozač koji sudjeluje u prometu na određenoj cesti ili dijelu ceste u određene dane ili u određenom vremenskom razmaku kada je propisana zabrana ili ograničenje prometa svih ili pojedinih vrsta vozila sukladno odredbama stavka 1., 2. i 3. ovoga članka (5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (6) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.</p>

kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi ako postupi suprotno odredbama ovoga članka." OBRAZLOŽENJE: Sukladno praksi zemalja članica EU-a radi povećanja sigurnosti prometa na cestama i smanjenja negativnog utjecaja cestovnog prometa na okoliš (buka, onečišćenje zraka, sigurnost svih sudionika u prometu) promet posebnih skupina vozila, a među kojima se posebno ističu teška teretna vozila, se dodatno regulira. Reguliranje prometa teretnih vozila se isprepliće kroz tri zakona, i to Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Zakon o cestama i Zakon o prijevozu u cestovnom prometu. Dosadašnjom primjenom navedenih zakona i pripadajućih podzakonskih akata nije postignut željeni učinak te je u sklopu različitih međuresornih radnih skupina (rješavanje problema prometovanje teških teretnih vozila, priprema prijedloga pravilnika o izvanrednom prijevozu, priprema podzakonskih akata u području prometne signalizacije) više puta istaknuta potreba veće usklađenosti između provedbenih propisa, rada tijela koja provode iste te mjera za unaprjeđenje sigurnosti prometa na cestama. U skladu s navedenim dodaju se stavci 2. i 3., a koji su usko povezani s stavkom 1., te se dodaju primjerenije više prekršajne odredbe. Razlog za više prekršajne odredbe su relativno mali omjeri između važećih prekršajnih odredbi te potencijalne koristi za prekršitelja (vožnja vikendom ili praznikom, izbjegavanje autoceste, skraćivanje prijevoznog puta i sl.). Predložene prekršajne odredbe su približno usklađene s Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu kojim su predviđene više kazne za prijevoznike (članci 4. - 6.). Dodatno, navedeno povećanje prekršajnih odredbi smatramo opravdanim iz razloga što se cijeli članak odnosi na obavljanje djelatnosti prijevoza ili autoškola koje su za to licencirani te u skladu s time imaju stručno osposobljene odgovorne osobe koje su upoznate sa svim propisima te mogu ispravno percipirati negativne učinke kršenja odredaba ovog članka.

#### **Hrvatske autoceste d.o.o.**

#### **KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA**

U nastavku iznosimo prijedloge izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama: Kako bi se unaprijedila učinkovitost propisa i djelovanje provedbenih tijela vezano za nadzor mase i dimenzije vozila, smatramo da članak 4. stavke 1,2 i 3 treba izmijeniti sljedećim tekstom: (1) Nadzor i upravljanje prometom, nadzor vozila, vozača i drugih sudionika u prometu te poduzimanje mjera u funkciji povećanja sigurnosti prometa na cestama obavljaju policijski službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove (u daljnjem tekstu: policijski službenici). (2) Nadzor nad provedbom odredbi ovoga zakona kojima se uređuje održavanje i zaštita cesta, nadzor nad trajanjem ukupnog vremena upravljanja vozilom, odmorima vozača, tahografima, nadzornim uređajima te vozilima u pogledu najveće dopuštene mase, dimenzija i osovinskog opterećenja i ispunjavanje posebnih uvjeta sukladno posebnim propisima uz poduzimanje mjera u funkciji zaštite cesta i sigurnosti prometa na cestama provodi inspekcija ministarstva zaduženog za poslove prometa (u daljnjem tekstu: prometna inspekcija). (3) Poslove iz stavka 2. ovoga članka, osim prometne inspekcije, mogu obavljati i policijski službenici. U članku 5. riječi „na temelju prometnog projekta“ treba zamijeniti riječima „na temelju

#### **Djelomično prihvaćen**

Prijedlog za izmjenu članka 4. se ne prihvaća, jer , u bitnome, ne donosi nikakav pomak u odnosu na postojeće rješenje. Prijedlog za izmjenu članka 5. je već prihvaćen u nacrtu prijedloga zakona. U članku 13. prihvaćen je dio prijedloga koji se odnosi na temelj za postavljanje prometnih znakova (prometni elaborat), ali provedbeni propisi su vezani za posebni zakon (Zakon o cestama) te taj dio prijedloga nije moguće prihvatiti. Odredbe članaka 154. i 236. usklađene su s europskim direktivama te ne dovode do „pravne nesigurnosti“, kako to pogrešno navodi predlagatelj. Prijedlog za propisivanjem posebnih registracijskih pločica za taxi vozila se ne prihvaća, jer nije jasno kako bi to „omogućilo lakše primjećivanje i nadzor autotaksi prijevoza“ (smatramo da tome, prvenstveno, služi svjetleći „TAXI“ znak na krovu taksi vozila), niti što bi se događalo s tim registracijskim pločicama za vrijeme kada taksist obrtnik ne obavlja taksi djelatnost tim vozilom (primjerice u vrijeme dnevnog, tjednog ili godišnjeg odmora i sl.) već koristi to vozilo za privatne potrebe. Članak 290. uređen je sukladno mjerodavnoj regulativi i u skladu je sa prijedlozima predlagatelja. Prijedlog za izmjenu članaka 11., 84., 140., 142., 143., 193. i 258. se ne odnosi na odredbe koje se noveliraju ovom prilikom.

prometnog elaborata“ jer bi na navedeni način terminologija istovrsne dokumentacije bila ujednačena s istim terminom koji postoji u Zakonu o cestama. U članku 10. predlažemo izmjenu stavka 2. tako da glasi: „(2) Dio ceste iz stavka 1. ovoga članka obilježava se sukladno posebnom propisu kojim je propisano obilježavanje zapreka ili radova na cestama.“ (Posebni propis: Zakon o cestama i Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa – u postupku donošenja). U članku 11. predlažemo izmjenu stavka 2. tako da glasi: „(2) Privremena regulacija prometa iz stavka 1. ovoga članka izvodi se sukladno posebnom propisu kojim je propisano postavljanje i provođenje privremene regulacije prometa na cestama.“ (Posebni propis: Zakon o cestama i Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa – u postupku donošenja), U članku 13. predlažemo izmjenu stavka 3. tako da glasi: „(3) Prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju se na temelju prometnog elaborata izrađenog sukladno posebnom propisu.“ (Posebni propis: Pravilnik o sadržaju, namjeni i razini razrade prometnog elaborata za ceste). Predložene izmjene čl. 5., čl. 10., 11. i 13. bi trebale omogućiti ujednačeni pristup i terminologiju u pozitivnim propisima vezano za dokumente koji prethode građenju i rekonstrukciji cesta te postavljanju ili izmjene prometne signalizacije. U članku 84. predlažemo u stavku 1. dodati alineje 13. i 14. koje glase: „13. na prometnom traku javne ceste“, „14. na zaustavnom traku autoceste“. te dodati stavak 2. koji glasi: „(2) Uklanjanje vozila iz prethodnog stavka s javne ceste može narediti i ophodar ili inspektor prometne inspekcije.“ Dosadašnji stavci 2. i 3. postaju stavci 3. i 4. Ova izmjena članka 84. je predložena u svrhu povećanja sigurnosti prometa na cestama i učinkovitosti sustava upravljanja javnim cestama. Smatramo da bi se navedeno moglo postići dopunom da uklanjanje može narediti ovlaštenu djelatnik upravitelja ceste (ophodar) ili inspektor prometne inspekcije. Sljedeće izmjene čl. 140., 142. i 143. bi rezultiralo usklađenjem sa stvarnim potrebama tijekom intervencija hitnih službi i održavanja cesta. U članku 140. predlažemo dodati stavak 4. koji glasi: „(4) Iznimno, uz uvjet da je to neophodno, a vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu, odredbe stavka 1. i stavka 3. ovog članka ne odnose se na vozila hitnih službi, ophodarska vozila, vozila koja obavljaju zimsku službu kada daju posebne svjetlosne znakove (žuto ili plavo trepćuće svjetlo).“ Dosadašnji stavci 4. i 5. postaju stavci 5. i 6. U članku 142. predlaže se dodati stavak 4. koji glasi: „(4) Odredba stavka I. ovog članka ne odnosi se na vozila hitnih službi, ophodarska vozila i vozila koja obavljaju zimsku službu kada se kreću zaustavnom trakom i daju posebne svjetlosne znakove (žuto ili plavo trepćuće svjetlo).“ Dosadašnji stavci 4. i 5. postaju stavci 5. i 6. U članku 143. predlaže se dodati stavak 2. koji glasi: „(2) Odredba stavka I. ovog članka ne odnosi se na vozila koja obavljaju zimsku službu kada daju posebne svjetlosne znakove (žuto trepćuće svjetlo).“ Dosadašnji stavak 2. postaje stavak 3. Radi bolje uređenosti dijela Zakona koji se odnosi na teret na vozila i u skladu s praksom drugih zemalja članica EU, od strane ekspertnih timova za promet u EU je napravljen i Vodič za osiguranje tereta koji su neke države prevele i donijele kao pravilnik. Članak 154. treba urediti na način da se izostave stavci 1 i 3 koji se odnose na ukupnu masu vozila, osovinsko opterećenje i dimenziju vozila. Ponavljanje istih odredbi u dva članka (i u čl. 236.), a čije se kršenje različito kažnjava, može dovesti do

neujednačene prakse i pravne nesigurnosti. dodatno, mjerenje vozila se vrši zajedno s teretom te bi odredbe koje se odnose na kršenje najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i dimenzija trebale biti obuhvaćene samo člankom 236. Nastavno na praksu EU dodavanjem novog stavka 2 u tom članku Zakona treba omogućiti uređivanje problematike sigurnog prijevoza tereta korz posebni pravilnik. Stoga čl. 154. treba izmijeniti na način da glasi: (1) Teret na vozilu mora biti raspoređen, pričvršćen i pokriven da ne: - ugrožava sigurnost sudionika u prometu i ne nanosi štetu cesti i objektima na cesti, - umanjuje stabilnost vozila i ne otežava upravljanje vozilom, - smanjuje vozaču preglednost nad cestom, - stvara suvišnu buku i da se ne rasipa po cesti, - zaklanja svjetlosne i svjetlosno-signalne uređaje na vozilu, registarske pločice i druge propisane oznake na vozilu. (2) Način utovara tereta, osiguranja tereta, rasporeda tereta na vozilu, pokrivanja i pričvršćenja tereta te uvjete za uređaje i opremu za osiguranje sigurnog prijevoza tereta propisom određuje ministar nadležan za unutarnje poslove uz suglasnot ministra nadležnog za poslove prometa. (3) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (5) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. U članku 193. koji se odnose na posebne uvjete prometovanja na cestama tijekom zime predlaže se da se u stavicima 1., 2. i 3., umjesto termina „zimski uvjeti“ koristi termin „posebni zimski uvjeti“ jer bi se tako dodatno istako značaj odvijanja prometa u posebnim meteorološkim okolnostima koji značajno utječu na sigurnost prometa na cestama. Članak 236. predlaže se izmijeniti tako da glasi: Članak izmjeniti na način: (1) Vozila u prometu na cesti moraju udovoljavati propisanim uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i zaštite okoliša te imati ispravne propisane uređaje i opremu. (2) Vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja, mogu sudjelovati u prometu na cesti ako se prijevoz obavlja sukladno propisima kojima je reguliran izvanredni prijevoz tereta. (3) Ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove donosi propise o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, uređajima i opremi koje moraju imati vozila i o uvjetima kojima moraju udovoljavati uređaji i oprema vozila u prometu na cestama. (4) Operativne poslove mjerenja osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija obavljaju policijski službenici, inspektori cestovnog prometa i inspektori cesta, ovlašteni carinski službenici u sklopu obavljanja poslova carinskog nadzora. Usluga mjerenja se može koristiti od strane upravitelja cesta ili pružatelja usluga vaganja. Zapisnik o vaganju i/ili mjerenju služi kao dokaz u prekršajnom postupku. (5) Vozač mora na zahtjev ovlaštenih osoba iz prethodnog stavka omogućiti kontrolu ukupne mase, osovinskog opterećenja i dimenzija vozila. Ako kontrolu nije moguće izvršiti na mjestu zaustavljanja vozila, vozač mora na zahtjev službene osobe vozilo

odvesti na mjesto na kojem je moguće izvršiti kontrolu.

(6) Vaganje u pokretu se obavlja korištenjem vaga za automatsko vaganje vozila bez zaustavljanja koje se ugrađuju u kolnički zastor. Ispis iz sustava za vaganje zajedno s fotografijom ili videozapisom služi kao dokaz u prekršajnom postupku koji provodi ovlaštena osoba iz članka 4. (7) Iznimno iz odredbe stavka 1. ovog članka dopušteno odstupanje do 3% najveće dopuštene mase i dopuštenog osovinskog opterećenja utvrđenih posebnim propisom, odnosno preko mogućnosti koje dopuštaju osobine ceste utvrđene prometnim znakom, uz uvjet da zbog karakteristika tereta na mjestu utovara nije bilo moguće utvrditi točnu masu tereta. (8) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 kn kaznit će se za prekršaj vozač koji obavlja prijevoz u suprotnosti sa stavkom 1. ili 2. ovog članka. (9) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 kn kaznit će se osoba koja je utovarila teret ako su prekoračene najveća dopuštena masa ili najveće dopuštene dimenzije vozila. (10) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj prijevoznik - pravna osoba ili fizička osoba obrtnik koji obavlja prijevoz u suprotnosti sa stavkom 1. ili 2. ovoga članka. (11) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i pravna osoba ili fizička osoba obrtnik koja naruči i zahtijeva obavljanje prijevoza ili je obavila utovar vozila, ako su prekoračene najveća dopuštena masa ili najveće dopuštene dimenzije vozila. (12) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz ovog članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. (13) Propisane kazne iz ovog članka se uvećavaju na način da se iznos kazne množi s korekcijskim koeficijentom za prekoračenje propisanih masa i dimenzija: - od 10% do 20% korekcijski koeficijent je 1,5; - od 20% do 30% korekcijski koeficijent je 2; - od 30% do 40% korekcijski koeficijent je 3; - od 40% i 50% korekcijski koeficijent je 5; - više od 50% korekcijski koeficijent je 7. (14) Ukoliko vozač ne postupi sukladno stavku 5. ovog članka smatrat će se da obavlja prijevoz u suprotnosti sa stavicima 1. i 2. te će se primijeniti maksimalna kazna iz ovog članka (uz maksimalni korekcijski koeficijent). U članku 243., stavku 1. predlaže se dodati točku 11. koja glasi: „11) registarske pločice za autotaksi vozila.“ Navedena izmjena se predlaže kako bi se omogućilo lakše primjećivanje i nadzor autotaksi prijevoza. U članku 258. stavku 5. propisana je nadležnost policijskih službenika za upućivanje vozila na izvanredni tehnički pregled sukladno stavicima 3. i 4. istog članka. Potrebno je razmotriti da se ista ovlast da inspektorima prometne inspekcije koji su prema sadašnjoj praksi izvanredni tehnički pregled vozila na kojima se vrši inspeksijski nadzor mogli obaviti samo uz nazočnost policijskih službenika. Ovime bi se ubrzao postupak izvanrednog tehničkog pregleda te povećala učinkovitost i ekonomičnost u predmetnim slučajevima. U odnosu na članak 290., sukladno predloženim izmjenama vezano za nadzor vozila s aspekta najvećeg dopuštenog opterećenja i dimenzija te vezano za izvanredni prijevoz, potrebno je uskladiti stavke 1. i 2. u članku 290. na način da se onemogući daljnje kretanje prekršitelja, tj. da se isprave utvrđeni nedostaci na odgovarajućem mjestu (parkiralište, ugibalište) do kojeg će vozilo biti ispraćeno uz odgovarajuću pratnju. Isključivanje vozila mora biti popraćeno oduzimanjem dokumentacije do trenutka otklanjanja nedostataka, a za nastavak vožnje

<p>neophodno je zatražiti dopuštenje nadležnih policijskih službenika. Svrha ovakvog pristupa je sprečavanje daljnjeg štetnog utjecaja na sigurnost prometa i na cestu te demotiviranje prijevoznika da kršenjem propisa stječu konkurentsku prednost na prijevozničkom tržištu.</p>	
<p><b>Auto SL 91 d.o.o. Pula</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Kratka procjena učinka u djelu izmjena i dopuna zakona koji se odnosi na rad autoškola. U Članku 14. prijedloga izmjena i dopuna zakona stavak 4. zakona staval 5. a predloženi stavak 5. i 6. brišu se, a prema jedinstvenoj usluglašenosti unutar zainteresirane skupine odnosno strukovnih grupacija i pojedinačno iskazanih mišljenja (HGK, HOK, HAK, a u konačnici toga je stava i sam predlagač MUP, ali zbog subjektivnih pritisaka i potrebe usklađenja očigledno je kako postoje pokušaji za iznalaženje otpimalih rješenja kako bi se dugoročno minimizirala šteta, ali i postiglo ekonomičnije odnosno financijski povoljniji paket rješenja za građane (kandidati za vozača), a pri tome održi kvaliteta i dodatno podigne već usvojeni standardi usluge. Kako postići povoljniju odnosno kako je najavljeno "jeftiniju" cijenu usluge u oposobljavnju kao radno intenzivnoj djelatnosti koja u suštini vrijedi onoliko koliko vrijede zaposlenici stručno, odgovorno i pedagoški educirano osoblje? Još neko vrijeme nikakvo novije , bolje ili modernije voziilo ili visoko tehnološki opremljena učinioca neće zamijeniti ili supstituirati kvalitetu koju u tom poslu donose instruktor vožnje i predavač propisa. Bilo kakvo igranje sa tzv. liberalizacijom cijena ili ukidanje tzv. fisknih tarifa (koje to nisu), već se radi o minimalnim cijenama usluge kojoj je od samog početka ulog bila zadržati ekonomsku opravdanu cijenu kojoj je funkcija zaštiti ionako nisku satnicu rada tog istog stručnog osoblja, a kako bi većina tih ljudi ipak imala stimulaciju ostati u djelatnosti koja u sebi sadržava obilježja obrazovno edukativnog karatera, posebno iz predmeta PPSP, a kod predmeta Upravljanje vozilom o izuzetno rizičnom i stresnom postupku praktičnog prijenosa novih vještina. Radne aktivnosti se prilagođavaju potrebama kandidata, radi se ujutro, popodne, subotom , nedjeljom , ponekad i praznikom, prilagođavaju se slobodni dani, godišnji odmori , pa čak i prekidaju lakša bolovanja da bi se kandidata u zakaznom terminu pratilo prilikom provedbe ispita. Postavljam pitanje da li su upravo ti radnici kao licencirani instruktori vožnje za punu satnicu zaslužuje nekakva osigurana mjesečna primanja u okvirima 70% neto ili bruto prosječne plaće koja se prema stastičkim pokazateljima isplaćuje u RH, točnije koliko je njih spremno nastaviti odgovorno i stručno raditi ukoliko se potplaćenost nastavi odnosno poveća? U Akcijskom planu Vlade RH za 2017. godinu, a što se nesporedno odnosi na autoškole u tabelarnom prikazu broj 10 navedeno je kako slijedi: "Ukinuti fiksnu tarifu kroz tzv. najmanji jedinstveni minimalni izračunski elementi vrijednosti nastavnog sata u autoškoli. Pravilnik o jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata u autoškoli (NN 141/11) Regulacija cijena i izračuna naknada na bilo koji način i u bilo kojem nazivu kroz fiksne minimalne i maksimalne tarife/naknade/cijene satnica protivne su EU Direktivi o uslugama (članak 15) i narušavaju slobodno tržišno natjecanje. Cijene se trebaju slobodno formirati putem tržišnim mehanizama. Nema fiskalnog učinka." Ne postoji fiksna tarifa, regulacija</p>	<p><b>Odbijen</b></p> <p>Pitanje propisivanja cijena osposobljavanja kandidata za vozače potrebno je regulirati na predloženi način kako bi se izbjeglo plaćanje penala zbog povrede prava Europske unije.</p>



cijena ne postoji niti su u uporabi fiskalne minimalne i maksimalne tarife.....i ne narušava se slobodno tržišno natjecanje, a posebno u slučaju zato jer se ukida količinski i teritorijalno ograničavajuće uvjete za davanje odobrenja za pružanje usluga autoškola i propisivanje godišnjeg potencijalnog broja kandidata za vozače. Cijene se formiraju slobodno iznad propisanih ili se u slučaju korištenja ekzaktno propisanih pruža različiti izbor kvalitete usluge i standarda opreme koji ne smije biti ispod određenih standarda različito po autoškoli. Kako je razvidno da autoškole koje svoje usluge pružaju prema višim cijenama usluge i dalje posluju uz dovoljan ili povećan broj kandidata razvidno je da konkurentnost usluge postoji i to najmanje ograničeno u sustavu "higher/lower service value against same price". Posebno je važno razlučiti činjenicu da je uobičajeno tržište unaprijed definirano dobnom populacijom i radi se o poznatoj i ograničenoj potražnji za uslugama bez značajnih odstupanja i internoj konkurenciji poslovanja na ograničavajućem tržištu zbog specifičnosti usluge koja se pruža i uglavnom nepremosivih ograničenja. To upravo potvrđuje sva različita oblika i uvjeta poslovnog okruženja u djelatnosti unutar zemalja članica ne samo nacionalno i regionalno unutar pojedine zemlje članice. Iskaz kako nema fiskalnog učinka ne odgovara stvarnom stanju u djelatnosti, dapače postoje procjene da bi negativni financijski učinak mogao iznositi najmanje 70 miliona kuna samo po osnovi kalkulacija za B kategoriju, a u koje procjene nije uračunata indirektna šteta po osnovi gubitka posla ili prelaska radnika sa punog na nepuno radno vrijeme. Nepoznanica je i potencijal zapošljavanja za preostalo radno vrijeme do punog, te mogući troškovi radnih sporova sa kojima bi se potencijalno mogli susresti aktivni (postojeći) poslodavci autoškole i njihovi pravni sljednici koji su prema postojećim odredbama ZSPC bili obvezni instruktore vožnje zapošljivati isključivo i jedino u radni odnos putem ugovora o radu na puno radno vrijeme, te stručnog voditelja i predavača isključivo na puno ili pola radnog vremena. Dakle, nedvojbeno da postoje stečene radno pravne obveze koje su ti "stari" polodavci dužni poštovati, za razliku od novih koji imaju svojevrstni "clean start" bez opterećenja. U tekstu prije tabelarnog prikaza navedeno je kako slijedi: "Mjere uključene u ovaj Akcijski plan utvrđene su u procesu međuresorne koordinacije sa tijelima državne uprave i konzultacija s poslovnim udruženjima tijekom 2016. godine." Nema podataka, a iz dostupnih javnih ili internih informacija autoškole ili njihova legitimna poslovna udruženja nisu učestvovala, niti su preko istih pozivana na učestvovanje u procesu međuresorne koordinacije sa tijelima državne uprave tijekom 2016. godine, tako da im nije pružena prilika iako predstavljaju subjekte na koje se strateške izmjene propisa neposredno odnose, te imaju pravni i socio-ekonomski značajan utjecaj. U tekstu se navodi i Vlada RH jasno nalaže: "Za koordinaciju provedbe mjera nadležno je Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta koje će za svako od područja osnovati radnu skupinu sastavljenu od predstavnika nadležnih tijela državne uprave i predstavnika gospodarskih udruženja iz djelatnosti na koje se odnose propisi koji se mijenjaju provedbom mjera temeljem ovog Akcijskog plana. Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta će o provedbi mjera iz Akcijskog plana izvještavati Vladu Republike Hrvatske." Hrvatske autoškole i njihovi ovlašteni predstavnici u gospodarskim i sektorskim

<p>udruženjima, kao subjekti na koje se izmjene propisa neposredno odnose usitinu biti pozvani na sudjelovanje u radu sektorske radne skupine. Nakon uvedene porezne reforme sa 01.01.2017. od kojih dio odredbi stupa na snagu sa 01.01.2018. godine istodobno kada je predviđeno stupanje na snagu odredbi iz prijedloga ovih izmjena i dopuna zakona u prelaznim odredbama koje se tiču osposobljavanja kandidate, pojaviti će se još nekoliko zakonom dopuštenih okolnosti prilikom čega bi se aktivni poslodavci autoškole naći u diskriminirajućem položaju u odnosu na novo osnovane koje su još jednom u prednosti "clean starta" sa mogućnoću izborne prilagodbe lakšim i boljim poreznim opcijama iako se radi postojećim mikro i malim poduzetnicima, te u sustavu opobljavanja prema dostupnim podacima nema niti jednog poslodavca srednje veličine, sa izuzećem ukoliko neki od poslodavaca autoškola posluju unutar neke od grupacija ili se radi o povezanim društvima. Obzirom da se radi o strukturnoj i dubinskoj promjeni uvjeta poslovanja autoškola nužno je odrediti potrebna prelazna razdoblja po pojedinim područjima izmjene propisa kako bi se pravodobno i sadržajno moglo ostvariti zacrtani ciljevi uz kontrolu i minimiziranje štete uklanjanja prepreka za poslovanje autoškola u režimu uspotavljene fer tržišne utakmice bez obzira na snagu veličinu i vrijeme osnivanja. Vjerujem da će predstavnici 300 -injak aktivnih poduzetnika u djelatnosti autoškola RH dobiti poziv i time priliku iskazati sve relevantne činjenice oko konačnog sadržaja Izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama, putem sudjelovanja u radu radne skupine pri MGPO kao koordinatora.</p>	
<p><b>Auto SL 91 d.o.o. Pula</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Istaknuo bih problem sa HCK. Ukoliko dođe do uvjeta privremene ili stalne zabrane rada zbog kršenja propisa ili uvjeta tko će nastaviti provedbu PPP odnosno zamijeniti HCK na nacionalnom nivou ili će proces ostati blokiran. Dakle koja ili koje će institucije ili pravne osobe zadržati pravo supstitucije usluge kandidatima i sve to prema unaprijed utvrđenim standardima.???</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentator samo kritizira i ukazuje na moguće praktične probleme ukoliko bi se prihvatio prijedlog jednog drugog komentatora.</p>
<p><b>Rajko Petrović</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  ha ha ha ha.....autoškole predlažu da se i njima omogući držanje nastave iz Prve pomoći (kao što je ranije i bilo) a Crveni križ se grebe da SAMO ONI imaju pravo održavati tu nastavu. OBRAZLOŽENJE: -od kada je autoškolama oduzeto to pravo Crveni križ i koje kakve sumnjive privatne Poliklinike tu nastavu održavaju po svakakvim bezveznim unajmljenim učionicama i to sa istim ovlaštenim liječnicima koji su i u autoškolama održavali tu nastavu. A autoškole imaju puno opremljenije informatičke učionice koje zjape prazne. Dakle radi se o čistoj otimačini sredstava od autoškola da bi se pogodovalo Crvenom križu i tim privatnim Poliklinikama koje onda žicaju i hodočaste po autoškolama da im pošalju svoje kandidate i za to im daju novac po svakom kandidatu. I onda autoškole biraju onoga tko ponudi više. Glupo i nesuvislo da gluplje ne može biti. Još gori nered i kaos vlada kod obavljanja Liječničkog pregleda. Neke sumnjive privatne Poliklinike te "preglede" reklamiraju preko Crnog jajeta i na raznim portalima i u stvari</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentator se referira na raniji komentar, koji se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.</p>

<p>"prodaju" ih za upola manje od propisane cijene. Vjerojatno se i u ovom slučaju "trguje" sa kandidatima. I to traje već godinama i to NIKOGA u ovoj državi nije briga. Možete si misliti kako su "stručno" obavljani takvi pregledi. .... lijep pozdrav svima i sretan vam praznik rada...</p>	
<p><b>Pravobranitelj za osobe s invaliditetom</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Na temelju članka 40. važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14 i 64/15), te na temelju članka 2. Pravilnika o znaku pristupačnosti (NN, br. 78/08 i 87/14), pravo na znak pristupačnosti ima osoba s 80 ili više posto tjelesnog oštećenja, odnosno osobe koje imaju oštećenja donjih ekstremiteta 60 ili više posto. Kako bi se spriječila zlorporaba te poboljšala provedba Pravilnika o znaku pristupačnosti u praksi, sukladno člancima 7., 8. i 9. Zakona o pravobraniteljju za osobe s invaliditetom (NN, br. 107/07) dajemo mišljenje i predlažemo slijedeće: Predlažemo promjenu nadležnosti za Pravilnik o znaku pristupačnosti tako da s ovom izmjenom Pravilnik prijeđe u nadležnost Ministarstva unutarnjih poslova. Mobilnost uz pristupačnost i stanovanje predstavlja osnovni preduvjet za uključivanje osoba s invaliditetom u aktivnosti svakodnevnog življenja i njihovo uključivanje u zajednicu te upravo zato Ured pravobraniteljice za osobe s invaliditetom kao jednu od svojih glavnih zadaća ima osvještavanje društva o preprekama na koje osobe s invaliditetom svakodnevno nailaze i poticanje svih dionika na suradnju da se zajedničkim naporima one uklone. Ured pravobraniteljice za osobe s invaliditetom svakodnevno zaprima pritužbe na povredu prava na znak pristupačnosti, njegovu zlorporabu te probleme s nepropisnim parkiranjem na označenim mjestima za vozila osoba s invaliditetom. Godinama neprekidno i kontinuirano upozoravamo sva nadležna tijela o nužnosti izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama u dijelu kojim se propisuje i uređuje način korištenja znaka pristupačnosti, kao i nužnoj izmjeni odredbi Pravilnika o znaku pristupačnosti (NN, broj 78/08 i 87/14). Također napominjemo kako pravobraniteljica za osobe s invaliditetom kontinuirano i u Izviješćima o radu od 2013. do 2016. godine u poglavlju Pristupačnost i mobilnost, ukazuje na širinu i ozbiljnost ovog problema. Analizirajući cjelokupnu problematiku, mišljenja smo da je neophodna promjena nadležnosti o čemu smo već u više navrata upućivali naše izravne preporuke ministarstvima zdravstva, unutarnjih poslova te mora, prometa i infrastrukture. Problemi su sljedeći: loša primjena Pravilnika o znaku pristupačnosti; nemogućnost izmjena odredbi važećeg Pravilnika zbog široke podjele nadležnosti; nedostatak povezanih informacija zbog nepovezivosti baza kojima raspolaže Ministarstvo unutarnjih poslova u odnosu na informacije u mjestima izdavanja po županijama; velika zlorporaba zbog neadekvatne kvalitete i nezaštićenosti samog znaka te time kao posljedica: nedovoljna mogućnost kontrole same iskaznice/znaka i nemogućnost adekvatnog sankcioniranja; neujednačenost načina izdavanja po županijama; povreda prava na znak pristupačnosti. Obrazloženje i preporuke: Podjela nadležnosti za donošenje, provedbu i primjenu Pravilnika o znaku pristupačnosti između nemalog broja tijela, zapreka je da se učini bilo kakav iskorak u smjeru nužnih izmjena</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Prijedlog se odnosi na odredbe koje nisu predmet ove novele.</p>

<p>navedenog Pravilnika. Naime, budući da je Ministarstvo unutarnjih poslova nadležno za Zakon o sigurnosti prometa na cestama iz kojeg kao podzakonski akt proizlazi Pravilnik o znaku pristupačnosti, smatramo neodrživim da nadležno tijelo odgovorno za provedbu istoga bude Ministarstvo zdravstva. Međutim, navedeno nije jedini razlog, već su to i problemi čestih zlouporaba kao i nezaštićenost znaka pristupačnosti kao javne isprave na temelju koje se ostvaruju određena prava. Osim toga kontrolu njegovog korištenja obavljaju u najvećem dijelu policijski službenici. Također povezivanjem već postojećih baza podataka Ministarstva unutarnjih poslova s podacima ureda državne uprave u županijama, kao izdavatelja znaka pristupačnosti, omogućila bi se učinkovita kontrola, kao i stvarno sudjelovanje prometnih redara jedinica lokalne samouprave, kojima su prema informacijama sa sastanka iz siječnja 2017. već sada dostupni podaci postojećih baza Ministarstva unutarnjih poslova. Od 2008. godine nisu nađeni razlozi niti stvarna potreba da Ministarstvo zdravstva bude nadležno jer nema ovlasti provedbe Pravilnika ni u kojem segmentu kriterija za dobivanje, a niti za kontrolu provedbe. Također, s obzirom na djelokrug poslova nije razvidna niti funkcija Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, budući da uređenja prometa u mirovanju nema izravnu povezanost s prometom za koji je ovo Ministarstvo nadležno. Slijedom svega navedenog predlažemo da se nadležnost za navedeni Pravilnik prenese u djelokrug Ministarstva unutarnjih poslova, jer je to jedino tijelo koje stvarno i operativno raspolaže mehanizmima kojima se postiže poboljšanje. Svjesni smo pri tome činjenice da će kratkoročno takva promjena nadležnosti iziskivati veće napore kapaciteta ovog Ministarstva, ali uvjereni smo da će se tako dugoročno osigurati učinkovita i suštinska kontrola korištenja ovog prava. Time predlažemo kadrovsko osnaživanje u Sektoru za sigurnost u prometu Ministarstva unutarnjih poslova te prijavljivanje projekta na natječaje EU fondova u svrhu osiguravanja većih financijskih sredstava za izradu kvalitetne baze podataka i njezinu povezanost s drugim sustavima. Pri tome posebno želimo istaknuti činjenicu kako već sada postoji povezanost baza podataka Ministarstva unutarnjih poslova s prometnim radarima jedinica lokalne samouprave na terenu te da je izražena intencija ovog Ministarstva da promet u mirovanju u potpunosti kontroliraju prometni redari jedinica lokalne samouprave. S obzirom na izneseno predlažemo da se žurno ministarstva usuglase oko nadležnosti te ostalih predloženih izmjena kako bi unaprijedili ovo područje koje je sada izrazito nepovoljno za osobe s invaliditetom.</p>	
<p><b>Tomislav Pavošević</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Članak 21. (izmjena Članka 222. Stavka 2. Zakona) „...a najduže do 70. godine života vozača“ potrebno bi bilo izmijeniti u „...a najduže do navršene 70. godine života vozača“  Obrazloženje: Sedamdeseta godina života započinje na 69. rođendan osobe i ako se misli da se odredba odnosi na cijelu 70. godinu života moralo bi se navesti „najduže do navršene 70. godine života vozača“. Ovako kako stoji u prijedlogu „...a najduže do 70. godine života vozača“ podrazumijeva da dozvola vrijedi do navršene 69. godine života. Odredba navedena za zdravstveni pregled „nakon 70. godine života vozača“</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prijedlog se prihvaća.</p>

<p>zadovoljava jer uključuje cijelu 70. godinu života.</p>	
<p><b>Petar Matic</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  U članku 14.toke 4) iza riječi "kandidata za vozače" izbrisati A1,A2,A . Obrazloženje: Vozila tih kategorija u kontinentalnom djelu koriste se najviše 6 mjeseci u godini i time prelaze vrlo malo kilometara. S obzirom na specifičnost vrste vozila a u kojoj kategorije međusobno nisu uvjetovane, u obuci se često koriste dva ili tri vozila A kategorije. To bitno povećava trošak vremenske amortizacije i cijenu obuke. Zato građani često koriste ova vozila bez položenog vozačkog ispita i potrebnog znanja.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Smatramo da je potrebno da autoškole imaju (a mogu ih imati u vlasništvu ili najmu) vozila svih kategorija za koje namjeravaju provoditi osposobljavanje kandidata za vozače, te prijedlog ne možemo prihvatiti.</p>
<p><b>Lina Tuđa</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Ovdje je vrlo koristan link na stranice Vlade (<a href="https://zakonodavstvo.gov.hr/UserDocsImages//arhiva//848Smjernice%20za%20dionike%20-%20lipanj%202012%201.0.pdf">https://zakonodavstvo.gov.hr/UserDocsImages//arhiva//848Smjernice%20za%20dionike%20-%20lipanj%202012%201.0.pdf</a>) "Smjernice za dionike, javnost i zainteresiranu javnost" s izuzetno detaljnim i jasnim uputama na 26 stranica za dionike javne rasprave, evo citata: Smjernice za dionike, javnost i zainteresiranu javnost 11 TREĆA MOGUĆNOST – JAVNA RASPRAVA O PRIJEDLOGU ZAKONA I PRIJEDLOGU ISKAZA  Nakon što ministarstvo izradi prijedlog zakona i ažurira Prijedlog iskaza, otvara se javna rasprava s javnosti i zainteresiranom javnosti u trajanju od najmanje 15 do najviše 30 dana. Javna rasprava započinje obveznom objavom Informacije o provedbi savjetovanja o prijedlogu propisa i Prijedlogu iskaza o procjeni učinaka propisa na internet stranicama ministarstva. Za vrijeme javne rasprave, ministarstvo obvezno provodi jedno ili više javnih izlaganja materije koja je predmet savjetovanja. U svrhu provođenja savjetovanja mogu se organizirati javne diskusije u formi okruglog stola, javnih izlaganja na temu, odnosno fokusirani grupni sastanci zainteresiranih dionika. O svemu tome, ministarstvo je dužno navesti način sudjelovanja u objavljenj Informaciji o provedbi savjetovanja. Kako sudjelovati u javnoj raspravi o Prijedlogu zakona i Prijedlogu iskaza? <input type="checkbox"/> Na temelju usvojenog Godišnjeg plana propisa zabilježite rok usvajanja propisa od vašeg interesa u kalendar rada; <input type="checkbox"/> Redovito pratite Internet stranice nadležnog ministarstva; <input type="checkbox"/> Informirajte se o načinu sudjelovanja u savjetovanju putem objavljene Informacije; <input type="checkbox"/> Angažirajte svoje članstvo, ako ste dio udruga poslovne zajednice odnosno organizacija civilnog društva ili član interesne institucije, da sudjeluje u savjetovanju; <input type="checkbox"/> Odazovite se na javna izlaganja, tribinu, okrugli stol i aktivno sudjelujte u raspravi; <input type="checkbox"/> Dostupne informacije, analize, podatke koje bi mogli biti od pomoći ministarstvu dostavite na vrijeme u roku savjetovanja; <input type="checkbox"/> Angažirajte pravnu službu, kolege pravnike i analizirajte Prijedlog zakona Eto, sretno svima koji ćemo pojedinačno ili preko svojih strukovnih udruženja sudjelovati u ovoj javnoj raspravi!</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Stranka savjetuje ostale zainteresirane sudionike kako sudjelovati u raspravi.</p>
<p><b>Lina Tuđa</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Molimo obratite pozornost na prijedlog pod člankom 18.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu.</p>

SEKCIJE AUTOŠKOLA Udruženja prijevoznika Zagreb pri HRVATSKOJ OBRTNIČKOJ KOMORI kojim se predlaže KATEGORIZACIJA i STUPNJEVANJE NEDOSTATAKA utvrđenih tijekom STRUČNOG NADZORA nad radom autoškola, a koji mi podržavamo iz razloga što kada se izvrši kategorizacija i stupnjevanje nedostataka utvrđenih stručnim nadzorom nad radom autoškola posljedično će doći i do IZMJENE KAZNENIH ODREDBI za autoškole navedenih u ČLANKU 213. na način da se ukine odredba o trajnoj zabrani rada autoškoli i o trajnom oduzimanju dozvole (licence) instruktoru vožnje, predavaču ili stručnom voditelju te da se u istom članku izvrši odgovarajuća izmjena visine novčanih kazni. Prihvaćanjem ovog prijedloga uslijedilo bi donošenje cjelovitog Pravilnika o stručnom nadzoru nad radom autoškola, što smatramo korisnim jer bi pridonijelo transparentnosti i učinkovitosti propisa te pravnoj sigurnosti poslovnih subjekata iz djelatnosti autoškola. Prijedlog prenosimo u cijelosti. CITAT Kako bi se omogućila kategorizacija i stupnjevanje nedostataka utvrđenih stručnim nadzorom nad radom autoškola predložemo da se u Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama iza članka 18. doda članak 18.a te da glasi: Članak 18.a dodaje se i glasi: (1) Osposobljavanje kandidata za vozače je djelatnost od općeg interesa, a obavljaju je autoškole. (2) Radi provjere ispravnosti obavljanja djelatnosti iz stavka 1. obavljaju se stručni nadzori nad radom autoškola. (3) Stručni nadzori nad radom autoškola su redoviti i izvanredni. (4) Stručnim nadzorom nad radom autoškola utvrđuje se udovoljava li autoškola uvjetima propisanim za osposobljavanje kandidata za vozače i izvodi li se nastava u autoškoli stručno i kvalitetno te sukladno propisima. (5) O obavljenom stručnom nadzoru nad radom autoškole vodi se evidencija i izdaje zapisnik o obavljenom stručnom nadzoru. (6) Nedostaci utvrđeni tijekom stručnih nadzora nad radom autoškola mogu biti nekategorizirani ili se kategoriziraju kao manji, veći ili veliki. 1) manji nedostaci su oni koji nemaju znatan učinak na ispravnosti obavljanja djelatnosti te ostale manje neusklađenosti, ali je primjereno dati upozorenje u vezi otklanjanja nedostataka 2) veći nedostaci su oni koji mogu ugroziti ispravnost obavljanja djelatnosti te dovesti u pitanje izvršenje poslova osposobljavanja kandidata za vozače u skladu s propisima ili druge veće neusklađenosti 3) veliki nedostaci su oni koji čine izravnu i neposrednu ugrozu za obavljanje djelatnosti te koji potpuno onemogućavaju izvršenje poslova osposobljavanja kandidata za vozače (7) Ako je tijekom stručnog nadzora nad radom autoškole utvrđeno da autoškola ima više nedostataka koji pripadaju u različite kategorije nedostataka sukladno stavku 6. ovoga članka, smatrat će se da autoškola ima nedostatak većeg stupnja težine. Ako je tijekom stručnog nadzora utvrđeno da autoškola ima više nedostataka koji pripadaju u istu kategoriju nedostataka sukladno stavku 6. ovoga članka, smatrat će se da autoškola ima nedostatak većeg stupnja težine, ako utvrđeni nedostaci zajedno predstavljaju veću ugrozu za obavljanje djelatnosti. (8) Na temelju rezultata stručnog nadzora nad radom autoškole i utvrđenih kategoriziranih nedostataka formira se i sustav stupnjevanja ugroze za obavljanje djelatnosti. (9) Popis mogućih nedostataka utvrđenih tijekom stručnog nadzora nad radom autoškole i stupanj njihove težine propisat će se pravilnikom iz stavka 13. ovoga članka. (10) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove je kontaktna

<p>točka koja u području stručnog nadzora nad radom autoškola provodi suradnju s kontaktnim točkama drugih država članica Europske unije, dostavlja Europskoj komisiji podatke u području stručnog nadzora nad radom autoškola te osigurava razmjenu informacija i pružanje pomoći s kontaktnim točkama drugih država članica. (11) Ako su u radu autoškole koja nema sjedište u Republici Hrvatskoj nego ima poslovni nastan, utvrđeni veći ili veliki nedostaci ili nedostaci koji za posljedicu imaju ograničenje ili nemogućnost obavljanja djelatnosti, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove obavijestit će kontaktnu točku države članice u kojoj autoškola ima sjedište o rezultatima stručnog nadzora nad radom te autoškole. (12) U slučaju iz stavka 11. ovoga članka, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove može zatražiti nadležno tijelo države članice u kojoj je autoškola ima sjedište, preko njezine kontaktne točke, poduzimanje prikladnih naknadnih mjera. (13) Ministar nadležan za unutarnje poslove donosi Pravilnik o stručnom nadzoru nad radom autoškola. ZAVRŠETAK CITATA Autoškola Retrovizor, Zagreb</p>	
<p><b>Lina Tuđa</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Poštovani, čudi nas da još nitko nije tražio produljenje roka za javnu raspravu obzirom da je za trajanje ove javne rasprave predlagatelj odredio minimum od 15 dana. Zakonom je propisano 15-30 dana, a ovih naših 15 dana još je i skraćeno radi Uskrasnih blagdana. Također, u zakonu i uredbi navodi se da se zbog složenosti materije rok može produžiti... Stoga predlažemo da se rok za ovu javnu raspravu produži na 30 dana. Evo korisnog linka na zakon Zakon o procjeni učinaka propisa (NN 90/11) <a href="http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_08_90_1918.html">http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_08_90_1918.html</a> članci 18., 19. i 22. i na uredbu Uredba o provedbi postupka procjene učinaka propisa (NN 66/12) <a href="http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012_06_66_1554.html">http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012_06_66_1554.html</a> članci 16. - 19. koji reguliraju, između ostalog, provođenje javne rasprave sa zainteresiranom javnošću. Navedeno je da će biti organizirano i javno izlaganje materije neposrednim kontaktom s dionicima putem okruglog stola i sl.? Evo citata: Uredba o provedbi postupka procjene učinaka propisa - Prilog 3. (daje upute o provedbi javnog savjetovanja i javne rasprave) "PRILOG 3. OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA 5. SAVJETOVANJE [Savjetovanje se provodi u trajanju od 30 dana, a po potrebi i ovisno o složenosti materije, i duže objavom na internetskoj stranici. Tijekom savjetovanja potrebno je provesti jedno ili više javnih izlaganja materije koja je predmet savjetovanja neposrednim kontaktom s dionicima putem okruglog stola i sl. Sažetak postupka savjetovanja s javnošću potrebno je iznijeti na jasan način i s točnim datumima početka i završetka savjetovanja, kao i datume provedenog okruglog stola i sl.. Potrebno je navesti broj ukupno zaprimljenih mišljenja, primjedbi i prijedloga koji su pristigli pisanim putem u vrijeme savjetovanja te broj prihvaćenih komentara na Prijedlog iskaza odnosno na prijedlog propisa. Potrebno je navesti sveukupni broj zaprimljenih mišljenja, primjedbi i prijedloga. Sve se odgovarajuće primjenjuje i na javnu raspravu.]" Eto, nadamo se da će nas se što više uključiti u ovu javnu raspravu na vrijeme i na propisani način. Lijep pozdrav i</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Stranka samo savjetuje ostale zainteresirane sudionike kako sudjelovati u raspravi.</p>

ugodan vikend!	
<p><b>Ana Hmura</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Vozila za osposobljavanje i polaganje ispita za profesionalne kategorije C i D kategorije mora biti omogućeno osposobljavanje i provođenje ispita na vozilima sa automatskim i poluautomatskim mjenjačem. Danas u doba modernizacije kada je svako drugo ili već 80 % teretnih vozila i autobusa u prometu sa automatskim mjenjačem da se ljudi osposobljavaju i polažu ispit voznje na vozilima sa mehaničkim mjenjačem pa to je stvarno apsurd. Svaka ozbiljnija autoškola koja želi imati moderan vozni park a pogotovo za navedene kategorije vozila danas jako teško nalazi moderne autobuse i teretna vozila po sadašnjim kriterijima. Već je i puno vozila B kategorije opremljeno automatskim mjenjačima a da ne govorim o vozilima C i D kategorije, gotovo da ih i nemate u ponudi novijeg godišta sa mehaničkim mjenjačem. To bi se svakako trebalo izmjeniti i to je jedan od većih apsursa u procesu osposobljavanja profesionalnih vozača. Također periodični.. preventivni pregledi vozila za osposobljavanje kandidata...to je nepotreban namet poduzetnicima,, dodatan trošak i opterećenje u doba kada govorimo o rasterećenjima poduzetnika. EU ne potznaje ovakvu vrstu PERIODIČNIH pregleda vozila i TREBA IH UKINUTI...BRISATI kao obavezu autoškolama.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se ne odnosi na predložene novele Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
<p><b>UDRUGA POGREBNIKA GRADA ZAGREBA</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>UDRUGA POGREBNIKA GRADA ZAGREBA Rebar 11, 10000 Zagreb, Hrvatska , OIB: 24204182578 Datum: 14.04.2017. Predmet: Konačni prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama Poštovani, Udruge pogrebnika Grada Zagreba, Rebar 11, OIB: 24204182578 daje prijedlog dopuna na konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Po novom Zakonu o pogrebničkoj djelatnosti (NN 36/15) pogrebna vozila, odnosno prijevoz pokojnika više nije komunalna djelatnost, samim time (teretna ili osobna) pogrebna vozila koja rade na poslovima prijevoza umrle osobe ili posmrtnih ostataka osobe sa mjesta smrti ili mjesta pronalaska do nadležne patologije ili Zavoda za sudsku medicinu radi utvrđivanja uzoraka smrti po pozivu ili nalogu policijskog službenika, liječnika mrtvozornika ili istražnog suca, nemaju više pravo korištenje dodatne signalizacije (žuta/narančasta treptajuća svjetla), to su isto vozila koja pružaju pomoć. Potrebno je osigurati da pogrebna vozila koja rade na poslovima prijevoza umrle osobe ili posmrtnih ostataka osobe u navedenim slučajevima imaju mogućnost korištenje dodatne signalizacije (žuta/narančasta treptajuća svjetla) radi bolje uočljivosti kada su zaustavljena ili parkirana na prometnicama ili drugim površinama na kojima radi slabe vidljivosti ili uočavanja može doći do stradavanja. Najveći problem su slučajevi kada se radi o umrlim osobama koje su stradale u prometu ili se nalaze na javnim površinama, objektima javne namjene ili u vozilima za javni prijevoz kada je potrebno što lakše poštujući svu prometnu signalizaciju i ograničenja doći do mjesta preuzimanja. U puno slučajeva naše kolege pogrebnici koji rade</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Što se tiče korištenja žutih rotacijskih svjetla može se samo konstatirati da to nije zabranjeno te ne postoji potreba da se izrijekom propiše „dozvola“ za njihovu ugradnju.</p>



navedene specifične poslove tvrde da im je dodatna signalizacija od velike pomoći i sigurnosti jer u puno slučajeva policijski službenici koji zovu (furgon) pogrebne da dođu u što kraćem vremenu, odnosno da se požure radi preuzimanja umrle osobe ili posmrtnih ostataka osobe koriste se radi lakšeg kretanja dodatnom signalizacijom (žuta/narančasta treptajuća svijetla), to je dobro pogotovo kada se koriste prometnicama za javni prijevoz namijenjen prijevoz putnika ili radi sigurnosti kada su zaustavljeni ili parkirani na mjestima gdje je slabija vidljivost ili preglednost. Gradovi na zahtjev pogrebnika koji rade na navedenim poslovima izdaju rješenje za ulazak, prolazak i zaustavljanje u pješačkoj zoni, kako prijevoz pokojnika više nije komunalna djelatnost ne izdaju više rješenja za kretanje po prometnicama namijenjenima za javni prijevoz putnika (tramvaj, autobus, taxi), što uvelike otežava obavljanje navedenih poslova pogotovo u Gradu Zagrebu. Smatramo da bi bilo potrebno razmotriti naše prijedloge da se za pogrebna vozila omogući korištenje dodatne signalizacije i korištenje prometnica namijenjenih za javni prijevoz putnika, vozila koja obavljaju komunalnu djelatnost ili vozila za pružanje pomoći mogu imati dodatnu signalizaciju ne vidimo razlog da se ne omogući i pogrebnim vozilima koje isključivo rade na navedenim poslovima. S poštovanjem, Udruga pogrebnika Grada Zagreba

**HRVATSKE AUTOŠKOLE  
KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I  
DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA  
CESTAMA**

Poštovani, Hrvatske autoškole, kao jedinstvena nacionalna udruga autoškola, koja ujedno posjeduje i bogato stručno iskustvo u domeni djelatnosti što ih dio članova obavlja već dugi niz godina ovim želi pružiti stručni doprinos predstojećoj doradi važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Koncentrirali smo se na ona područja što ih uređuje Zakon u kojima svakodnevnim radom stječemo neposredno iskustvo, kao posebna vrsta "primjenjivača"- u uskome krugu institucija što su zadužene za samu provedbu ovog Zakona. Riječ je o područjima u Zakonu sistematiziranim pod nazivom "Prometna pravila", "Vozači" i "Vozila", kako bi pro futuro novi propis donio konkretnu korist svim sudionicima u prometu na cestama, ali i nadležnim državnim tijelima olakšao ne baš jednostavnu primjenu ovog Zakona. (Kao što je poznato u MUP-u nema dovoljan broj ljudstva koji se bavi ovom problematikom) Cilj nam je zajednički a to je novi Zakon - značio kvalitativni pomak u sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj, kao i manji broj prometnih nesreća na našim cestama. Kako je poznato, Hrvatske autoškole bavi se djelatnostima organizacije tehničke kulture, naš je krug iskustava u tim područjima djelovanja doista velik i uočili smo u mnogim prigodama da je definiranje prometnih pravila u važećem Zakonu na žalost nedovoljno precizno i nekoherentno. Ovo je posebice relevantno kad pravila prometa primjenjuju neiskusni, mladi i nesigurni vozači - čemu svakodnevno svjedočimo. Mladim vozačima omogućimo lakše usvajanje znanja i vještina potrebnih za njihovu osobnu sigurnost u prometu na cesti - i sigurnost drugih. Naši se prijedlozi zasnivaju i na iskustvima korištenim u praksi, a njihova ugradnja u novi Zakon kao i u podzakonske akte u nekom bi budućem vremenu svakako olakšala i "prometnu integraciju" Republike Hrvatske u Europsku Uniju. Ne zalažemo se i ne slažemo se sa bezuvjetnim

**Primljeno na znanje**

Komentator, u bitnome, predlaže da se, u budućnosti, pristupi izradi potpuno novog Zakon o sigurnosti prometa na cestama, u čijem postupku izrade bi trebala sudjelovati i Udruga Hrvatske autoškole, što, zapravo, nije prijedlog koji se tiče ovog zakonodavnog postupka.

<p>preuzimanjem europskih modela u osposobljavanju i provedbi vozačkih ispita. Hrvatske autoškole kao stručna Udruga zasigurno je kompetentna sudjelovati u budućim izmjenama odredbi ZSPC, a posebno kada je riječ o osposobljavanju kandidata, sigurnosti prometa na cestama i utvrđivanju minimalnih uvjeta, odnosno standarde vozila u osposobljavanju. Mišljenja smo da djelatnost mora zadržati taj status, kako bi ostala uređena i unificirana, a državnim institucijama je obveza jamčiti građanima da pod jednakim minimalnim uvjetima mogu istu uslugu obaviti bilo gdje na području Republike Hrvatske. S poštovanjem, Predsjednik HAŠ-a Nikola Vidaković dip.ing. prometa</p>	
<p><b>UDRUGA POGREBNIKA HRVATSKE KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b> PREDMET : PRIJEDLOG ZA DOPUNU ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA - TRAŽI SE - izuzimanje iz primjene Zakona o sigurnosti prometa na cestama pogrebnih vozila u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti. Da se ne primjenjuju odredbe ovog Zakona o sigurnosti prometa na cestama o poštivanju prometnih znakova ( čl. 12. st. 4. ) i o zaustavljanju i parkiranju ( čl. 79., 80. i 83. ), iznimno i uz uvjet da je to neophodno potrebno, a vodeći računa o sigurnosti drugih učesnika u prometu. OBRAZLOŽENJE : Pogrebna vozila, su specijalna vozila koja se nalaze u prometu na cestama pod posebnim uvjetima u svrhu odvoza i prijevoza umrlih ili smrtno stradalih osoba koje se često zatekne u okolnosnim uvjetima zabrana izrečenih ovim Zakonom, ograničenja prometa obilježenim prometnim znakovima zabrane, izričitih naredbi ili obveza te obavijesti i oznakama na kolniku, što pogrebnike dovodi u kauzalni odnos ili prepušta na dobru volju ili milost djelatnika u izvršavanju nadzora nad prometom, pri zaticanju u prekršaju sa specijalnim vozilom za prijevoz umrlih osoba u pješačkim zonama, kolovoznim trakama za bus, tramvaj i taxi ( gužve i zastoji u prometu ) i dr. Preminule osobe se preuzima u obilježenim pješačkim zonama Gradova u Republici Hrvatskoj i često puta treba zaustaviti ili parkirati pogrebno vozilo na površinama gdje zaustavljanje ili parkiranje nije dopušteno pod normalnim uvjetima ( prometnih nezgoda sa smrtnim posljedicama, nesretnih slučajeva i sl. ), na nogostupima i dr. i zbog samog pristupa sa pogrebnim vozilom pri preuzimanju u odvozu ili dopremi pogrebne opreme sa odvozom preminule osobe ili posmrtnih ostataka. Stoga, traži se zakonito rješenje problema na čitavom području Republike Hrvatske u cilju zakonitog postupanja.</p>	<p><b>Odbijen</b> Prijedlog se ne može prihvatiti jer ne postoje razlozi zbog kojih se na vozila pogrebnika ne bi trebale primjenjivati odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama o poštivanju prometnih znakova, odnosno o zaustavljanju i parkiranju.</p>
<p><b>POGREBNIK MIMA d.o.o. KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b> Smatramo da se treba ovim Zakonom regulirati dozvoljeno korištenje voznih traka namijenjene i znakovima označene za BUS i TAXI - dopisati i SPECIJALNA VOZILA ( policija, hitna, GSS, pogrebna vozila, ... ), jer pogrebnik ne zlouporabljuje Zakon, već iz pijeteta i same struke želi nesmetano preuzeti i prevesti preminulu osobu na patologiju, groblje ili krematorij. Ujedno, pogrebnik sa vozilom ne ugrožava ostale sudionike u prometu. Zbog sigurnosti pogrebnika i ostalih sudionika u prometu, a i zbog vremenskih uvjeta ( noć, kiša, magla, ... ) potrebno bi bilo zbog preuzimanja</p>	<p><b>Odbijen</b> Prijedlog se ne može prihvatiti jer ne postoje razlozi zbog kojih se na vozila pogrebnika ne bi trebale primjenjivati odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama o korištenju prometnih traka namijenjenim za vozila za javni prijevoz putnika.</p>

<p>preminulih osoba na javnim površinama ili saobraćajnim udesima, dozvoliti dodatno ugradnju na pogrebna vozila narandžastih upozoravajućih bljeskalica - kolegama pogrebnicima u EU zakonom dozvoljeno. Pojačano sigurnosno upozorenje ostalim sudionicima u prometu na izvanredne okolnosti na prometnici.</p>	
<p><b>miroslav zemljak</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>          Članak 13. U članku 200. stavku 3., iza riječi "zdravstvene ustanove" dodaje se riječ "i autoškole". Stavak 4., iza riječi "Upravljanje vozilom" dodaje se riječ "Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći" Dosadašnji članak 13. do 39. postaje članak 14. do 40. Obrazloženje: Mnoge autoškole posjeduju prostorne, kadrovske i materijalne uvjete za izvodjenje nastave iz predmeta Pružanje prve pomoći.....koje im je svojedobno bilo oduzeto premda su uvjeti izvodjenja nastave i dan-danas daleko bolji nego u mnogim ustanovama ili organizacijama Crvenoga križa koje sada izvode nastavu.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.</p>
<p><b>Novakdoo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>          Članak 200. (1)Osposobljavanje kandidata za vozače je djelatnost koja se obavlja u općem interesu, a pretpostavlja JEDINSTVENI NASTAVNI PROCES koji se provodi prema propisanom programu .Program obuhvaća nastavne predmete PPSP ,UV i PPP. (5)Program ,provedbu programa, uvjete i način osposobljavanja kandidata za vozača te NAJMANJE JEDINSTVENE MINIMALNE IZRAČUNSKE ELEMENTE VRIJEDNOSTI NASTAVNOG SATA za nstavni predmet Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći propisuje ministar nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove, a troškove snosi kandidat za vozača. Članak 202. (4) Osposobljavanje kandidata za vozača obavlja se prema najmanjim jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, za pojedinu kategoriju koju propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove, Troškove osposobljavanja snosi kandidat za vozača, naravno BRIŠE SE: Ako je osposobljavanje kandidata jedinstven nastavni proces , kako je moguće da jedno ministarstvo ima mogućnost određivanja i zadržavanja minimalne izračunske elemente nastavnog sata a drugo ministarstvo nema i pod prijetnjom sankcija EK ukida . A sve plaća kandidat za vozača znači u sva tri nastavna procesa radi se za financijsku naknadu. Tko to može ili želi objasniti ? Kako se jedan segment može zadržati i obraniti a drugi koji se tiče privatnih autoškola ne može , već se olako popušta pod prijetnjom sankcija a toliko smo uložili i bili izloženi kontrolama i kaznama za razliku od zdravstvenih ustanova. Tražimo objašnjenje za takovo postupanje. Ako nema objašnjenja tada tražimo odgodu do 2020. Mreža autoškola se otvorila , što znači da je Hrvatska u jednom dijelu koji je moguć bez većih problema prihvatila Direktivu , a kako bi se izbjegle veće štete po pitanju poslovnosti i opstojnosti trenutno aktivnih autoškola i sagledale svi negativni učinci , logično je zatražiti prijelazni period kao što su to činile i ostale države</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Pitanje propisivanja cijena osposobljavanja kandidata za vozače potrebno je regulirati na predloženi način kako bi se izbjeglo plaćanje penala zbog povrede prava Europske unije.</p>

<p>članice EU. Čini se da nam treba više truda da uvjerimo naša resorna ministarstva i Vladu.</p>	
<p><b>Franko Kučan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>          To da se sa B kategorijom može voziti motocikle i skutere do 125 ccm je odlična ideja.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Komentator podržava raniji prijedlog drugog komentatora.</p>
<p><b>Jure Soldić</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>          Podržavam prijedlog da se vozačima sa vozačkom dozvolom B kategorije omogući upravljanje vozilima A1 kategorije ukoliko imaju minimalno 3 godine vozačkog iskustva i obavljenu praktičnu nastavu na vozilu A1 kategorije u trajanju od 5 sati. Argumenti za ovaj prijedlog su brojni: sigurnosni, ekonomski, ekološki i ostali.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Komentator samo podržava raniji prijedlog drugog komentatora.</p>
<p><b>Sustav javnih bicikala d.o.o.</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>          U članku 113. stavku 2. riječ: „javnoj“ briše se."          Dosadašnja odredba glasi: 113. (2) Vozač bicikla koji se kreće kolnikom na javnoj cesti dužan je noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označen reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom biciklističkom odjećom. Ako će se sankcionirati svi biciklisti koji uz svjetla, trebaju imati i prsluk ili reflektirajuću odjeću, broj biciklista na ulicama naših gradova znatno će se smanjiti što će negativno utjecati na emisiju CO2, gužve u prometu, vraćanje u devedesete i povećanu buku i probleme s parkiranjem automobila kojih je na ulicama ionako previše. U posljednje 4 godine u 20 gradova u Hrvatskoj uvedeni su sutavi javnih bicikala kao najzelenija i najbrća i ujedno ekološki najprihvatljivija alternativa u javnom prijevozu. Pokušaji provođenja sličnih odredbi zakona su rezultirali neuspjehom poticanja bicikliranja u gradovima diljem svijeta pa tako i bike sharing sustava jer treba uzeti u obzir da je među biciklistima i veliki broj početnika, stranih turista i nije realno očekivati da svi proučavaju zakone prije nego dolaze u drugu zemlju. Ljudi nisu skloni nositi svijetleće prsluke, a nerealno je očekivati da će svi biciklisti biti odjeveni u reflektirajuću biciklističku odjeću jer to u praksi nigdje u svijetu ne postoji (ispravite ukoliko ipak postoji takav slučaj). Međutim, legalisti smo i naravno da se prometnih propisa trebaju pridržavati svi sudionici u prometu te predložimo kompromisno rješenje na način da se predložena odredba revidira da bude realno izvediva i da umjesto represivnih mjera nudi izbor biciklistima kako slijedi: 113. (2) "Vozač bicikla koji se kreće kolnikom na cesti dužan je noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označen reflektirajućom trakom ili nekom drugom fluorescentnom oznakom radi vlastite, ali i sigurnosti drugih sudionika u prometu." Nošenje reflektirajuće biciklističke odjeće i prsluka je odluka koja je nažalost već mnogostruko dokazana u praksi kao pogrešna i negativno je utjecala na promicanje urbanog bicikliranja što samo donosi negativne nuspojabe koje su prethodno opisane. Nadamo se da će se ovaj prijedlog uvažiti i drago nam je da imamo priliku dati svoje mišljenje tako da vse pohvale na toj mogućnosti koju ste nam svima pružili.</p>	<p><b>Odbijen</b>          Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>I&amp;I Sistem d.o.o.</b></p>	<p><b>Primljeno na znanje</b></p>

<p><b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Podržavam prijedlog da sa dozvolom B kategorije omogući upravljanje vozilima A1, povećava se sigurnost na cestama, ekološki aspekt je nemjerljiv, svi skuteri do 50 ccm imaju veću emisiju štetnih plinova, skuteri od 125 ccm za brend koji ja radim ispunjavaju Euro 4 normu i opremljeni su sigurnosnim sustavom ABS što je sa ekološkog i sigurnosnog aspekta nemjerljivo. Država ima veće prihode u vidu PDV-a i trošarina, isto tako osiguravajuće kuće i stanice za tehnički pregled. Iz svega je vidljivo da su argumenti za donošenje zakona brojni i svakako bi trebalo slijediti države članice EU koji ovaj zakon već imaju godinama.</p>	<p>Komentator samo podržava raniji prijedlog drugog komentatora.</p>
<p><b>Moto Puls</b> <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Temeljem direktive 2006/126/EC čl.6, točka 3: Upravljanje motornim triciklom dozvolom za kategoriju B, snage motornih tricikala veće od 15 kW, ukoliko vozač ima dozvolu za kategoriju B najmanje 3 godine te je uz navedeno potrebno obaviti 5 sati prakse na vozilima A1 kategorije</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Komentator samo ponavlja raniji prijedlog drugog komentatora, na kojeg je odgovoreno.</p>
<p><b>Moto Puls</b> <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b></p> <p>Naši prijedlozi odnose se na izjednačavanje našeg zakona s direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta i svi naši prijedlozi imaju temelje u spomenutoj EU direktivi. Cilj je ispraviti greške našeg zakona koji je mnogo rigorozniji nego što EU određuje pa vozači ne stječu praktično znanje na manjim kategorijama (AM, A1 i A2) već odmah skaču na vozila otvorene A kategorije iz koje dolaze najviše stradalih vozača na 2 kotača. Malo tko može plaćati 4 identična ispita iz vožnje samo s različitim motorima, ukupno čak 45 sati vožnje (15 za AM, dodatnih 10 za A1, 10 za A2 i 10 za otvorenu A) gdje je vidimo, dosta bespotrebnih sati koji bi se mogli smanjiti (preporuka EU je minimalno 7). AM Kategorija: Prema podacima HAK-a najmanju AM kategoriju u 2012. godini položilo je u cijeloj Hrvatskoj samo 13 vozača, u 2013. g. samo 11 vozača, a tako se i nastavilo što govori da nešto nije u redu. Posljedica nepolaganja AM kategorije: mladi odmah polažu A1 kategoriju i sjedaju na skutere za početak koji idu preko 100 km/h. Zakonodavac ih tjera na to. Tako ne stječu iskustvo 2 godine sa skuterima do 45 km/h. Cilj: olakšati vozački ispit AM kako bi naši mladi vozači krenuli postupno već od najmanjih motora i naš zakon izjednačiti sa direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta. Za sada je Hrvatski zakon puno rigorozniji jer po direktivi EU zahtijeva se samo teorijski dio ispita. Tako je naš postojeći zakon (danas vidimo) dobio kontra efekt. Razlog nezainteresiranosti mladih za male kategorije je očit: poskupio je vozački ispit do te mjere da se izjednačio sa cijenom A1 vozačke. Naš prijedlog je ublažiti postupak za polaganja AM kategorije i preuzeti direktivu EU. Statistika govori da je u Hrvatskoj zabilježen drastičan pad broja nesreća na 2 kotača, a niti jedna statistika MUP-a ne govori da su nesreće počinili vozači sa AM kategorijom. Prema našim saznanjima nesreće koje se još uvijek događaju su vozača otvorene A kategorije, iz razloga što nisu postepeno stjecali iskustvo</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Komentator samo ponavlja raniji prijedlog drugog komentatora, na kojeg je odgovoreno.</p>

na manjim kategorijama. Konkretan prijedlog: zahtijevati obavezno polaganje samo teoretskog dijela ispita, kao do 1998. godine, bez praktičnog. Preporuka EU zemljama članicama je polaganje samo teoretskog dijela, s time da EU zemljama članicama dozvoljava da po svojoj želji dodaju obvezu praktičnog dijela ukoliko misle da je to na njihovom teritoriju potrebno. U Hrvatskoj sada polaznici moraju voziti 15 sati prakse za ta vozila max brzine do 45 km/h, polagati ispit iz vožnje i Prve pomoći. Zato taj ispit za mopede sada košta 4.520 kn i htjelo ga je položiti samo 11 vozača u cijeloj 2013. godini, a slično je i godinama kasnije. Posljedica: mladi vozači ne stječu iskustva u ovoj kategoriji i odmah kupuju skutere do 125 ccm (ista je cijena polaganja za AM i A1) te odmah kreću voziti skutere koji idu preko 100 km/h, bez 2 godine stažiranja na biciklima s pomoćnim motorom, kao nekada prije te odredbe. Drugi prijedlog je vraćanje dobne granice za polaganje sa 15 na 14 godina (kakvo je bilo do 2008. godine) što EU direktivom 2006/126/EZ dopušta zemljama članicama da same odaberu, jer A1 starta od 16 godina. A1 kategorija: Ova odredba EU je u cilju smanjenja ispušnih plinova u gradovima i smanjenju gužvi i parkinga u stogom centru grada. Konkretan prijedlog: vozačima koji posjeduju B kategoriju dozvoliti vožnju vozilima koji spadaju pod A1 kategoriju. EU dozvoljava zemljama članicama da same odluče o ovom zakonu. Sukladno direktivi 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama, ostavljena je mogućnost da države članice EU za vožnju na svom teritoriju dozvole vožnju motocykla kategorije A1 s dozvolom za B kategoriju. Članak 6. spomenute direktive glasi "Redoslijed polaganja i iznimke između kategorija" pod točkom 3. kaže "Za vožnju na svom teritoriju zemlja članica može odobriti navedene iznimke:" i pod stavkom b) stoji "Motocikle kategorije A1 pod dozvolom kategorije B. Kako se ova iznimka odnosi samo na njen teritorij, zemlja članica ne mora ove iznimke navoditi u vozačkoj dozvoli." Praksa drugih zemalja članica: Neke zemlje članice to dozvoljavaju samo sa automatskim mjenjačem i 2 godine obaveznog iskustva s B kategorijom (Italija, Slovačka itd), neke samo 3 godine iskustva s B kategorijom (Španjolska i Portugal), a neke traže samo 7 sati prakse bez ispita (Francuska, Luksemburg). Osim nabrojanih ovu mogućnost koriste i slijedeće zemlje: Austrija, Belgija, Bugarska, Češka, Rumunjska, Danska, Luksemburg, Latvija i Velika Britanija. Naš predlog za Hrvatsku je kao u Italiji "samo sa automatskim mjenjačem i 2 godine obaveznog iskustva s B kategorijom". Prema statistici općenito u Europi, a tako i u Hrvatskoj, broj nesreća sa vozilima na 2 kotača je u drastičnom padu jer su ta vozila sada kudikamo sigurnija a europske postrožene vozačke AM, A1, A2 i A su postigle zadovoljavajuće uspjehe. A2 kategorija: (predlog se odnosi samo za one koji već posjeduju A1 kategoriju i prelaze na višu A2 kategoriju. Oni koji polažu prvo A2 ostaje isto kao i do sada) Ovaj prijedlog ima za cilj smanjiti nepotrebne troškove za više kategorije, ukoliko već imate iskustva u nižim kategorijama 2 godine ili više. Cilj je da vozači polažu vozačke dozvole po redu, a ne da ovu kategoriju preskaču radi cijene. Prema statistici HAK-a neusporedivo najviše se polaže otvorenih A kategorija, a to znači da vozači čekaju dobnu granicu i odmah sjedaju na najjače motore bez iskustva na manjim zapreminama. Cilj je pojeftiniti vozačke manje kategorije i postepeno polaganje, jer do sada plaćaju 4 puta jedno te isti ispit i voze istu praktičnu vožnju, što mladi vozači

financijski ne mogu podnijeti. Posljedica: preskaču kategorije, i sjedaju bez iskustva odmah na vozila A kategorije. Konačan prijedlog: smanjanje treninga vožnje sa 10 sati na 7 sati u cilju smanjenja troškova samo za one vozače koji već imaju A1 kategoriju (svi ti vozači već imaju iskustva 2 godine na motociklima A1 kategorije i dovoljno im je 7 sati, a to je i preporuka EU 2006/126/EZ). Bitno: ukinuti novi liječnički pregled, a vrijedio bi onaj iz kategorije A1 (obavezan bi bio samo za one koji direktno dolaze u ovu kategoriju) Cilj prijedloga je usklađen s zemljama članica EU i pojeftinjenja A vozačkih dozvola, odnosno približavanju troškovima za B kategorije. Sada je do otvorene A kategorije ako ide po redu (što je poželjno) polazniku potrebno izdvojiti 12.000 kn, a onima za B kategoriju dvostruko manje. A kategorija: (predlog se odnosi samo za one vozače koji već imaju A2 kategoriju. Direktno, prvo polaganje A kategorije ostaje kao do sada) Konačan prijedlog: smanjanje treninga vožnje sa 10 sati na 7 sati u cilju smanjenja troškova samo za one vozače koji već imaju A2 kategoriju (svi vozači već imaju iskustva 2 godine na motociklima A2 kategorije i dovoljno im je 7 sati, a to je i preporuka EU 2006/126/EZ). Prijedlog 2: ukinuti novi liječnički pregled (četvrti po redu), a vrijedio bi onaj iz kategorija A1 ili A2 (obavezan bi bio samo za one koji direktno dolaze u ovu kategoriju). Čak 12.000 kn za vozačku A kategoriju ako idete redom, što je i najsigurnije: AM kategorija: - 30 sati predavanja i 15 vožnje 3.150 kn - ispit HAK teorija 147 kn - ispit HAK vožnja 205 kn - predavanja prva pomoć - Crveni križ 450 kn - ispit HAK iz prve pomoći 118 kn - liječnički 450 kn Ukupno 4.520 kn A1 (pod pretpostavkom da imate AM) - 10 sati vožnje 1.750 kn - ispit iz vožnje 245 kn - liječnički 450 kn Ukupno 2.445 kn A2 (pod pretpostavkom da imate AM ili A1) - 10 sati vožnje 1.800 kn - ispit iz vožnje 245 kn - liječnički 450 kn Ukupno 2.495 kn A (pod pretpostavkom da imate AM, A1 ili A2) - 10 sati vožnje 1.900 kn - ispit iz vožnje 245 kn - liječnički 450 kn Ukupno 2.545 kn SVEUKUPNO 12.000 kn Prijedlog: smanjiti troškove polaganja!!!! Zamislite da automobilisti polažu i plaćaju prvo do 1.000 ccm i 20 KS, pa 1.300 ccm i 80 KS, pa na kraju preko 1.600 ccm.

**Sekcija autoškola pri Hrvatskoj obrtničkoj komori  
KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I  
DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA  
CESTAMA**

Sekcija autoškola pri Hrvatskoj obrtničkoj komori predlažemo da se vezano uz osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći Članak 200. stavak 3. izmijeni te da glasi: (3) Osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provodi Hrvatski crveni križ, zdravstvene ustanove i autoškole koje za to ovlasti ministar nadležan za zdravstvo. OBRAZLOŽENJE: Obzirom da pojedine autoškole zadovoljavaju prostorne uvjete za organizaciju nastave iz Pružanje prve pomoći, kao i uvjete posjedovanja potrebne opreme i mogućnosti angažiranja predavača iz tog nastavnog predmeta smatramo da je potrebno navedeni članak i stavak izmijeniti te u osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći uključiti i autoškole koje za to ispunjavaju uvjete. Članak 200. stavak 5. izmijeni te da glasi: (5) Program, provedbu programa, uvjete i način osposobljavanja kandidata za vozača propisuje ministar nadležan za zdravstvo u

**Prihvaćen**

Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.

<p>suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove. OBRAZLOŽENJE: Obzirom da u drugom članku (članak 202.) predlažemo da cijenu nastavnog sata za sva tri nastavna predmeta donosi uredbom Vlada RH potrebno je iz ovog članka ukloniti odredbu koja govori o načinu određivanja cijene nastavnog sata iz Prve pomoći te o pokrivanju troškova osposobljavanja, što je u našem prijedanom prijedlogu za izmjene članka 202. sve propisano drugim člankom ovog Zakona.</p>	
<p><b>Lola Ribar d.d.</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Predmet; Prijedlog za izmjene i dopune zakona i pravilnika Sukladno nedavnom sastanku prijedlozi za izmjene i dopune se odnose na sljedeće zakone i pravilnike; □ Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 067/2008). □ Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN 085/2016) □ Pravilnik o tehničkim pregledima vozila (NN 148/2008) Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 067/2008) SADA: X. VOZILA 1. OPĆE ODREDBE Članak 236. (1) Vozila u prometu na cesti moraju udovoljavati propisanim uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i zaštite okoliša te imati ispravne propisane uređaje i opremu. (2) Vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja mogu sudjelovati u prometu na javnoj cesti, odnosno gradskoj ulici ako imaju posebnu dozvolu za taj prijevoz. (3) Operativne poslove mjerenja, odnosno kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama obavljaju stručno osposobljeni zaposlenici Hrvatskih cesta, policijski službenici, odnosno ovlašteni carinski službenici u sklopu obavljanja poslova carinskog nadzora na graničnim prijelazima. (4) Ovlašćuje se ministar nadležan za poslove prometa da u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove donese propise o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koje moraju imati vozila i o uvjetima kojima moraju udovoljavati uređaji i oprema vozila u prometu na cestama. (5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka. (6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj iz ovoga članka i odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. (7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje ne ispunjava propisane uvjete glede dimenzija, ukupne mase ili osovinskog opterećenja, ili nema ispravne propisane uređaje za upravljanje, uređaje za zaustavljanje, uređaje za spajanje vučnog i priključnog vozila, tahografa ili nadzornog uređaja i gume. (8) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nema ispravne propisane uređaje, osim uređaja navedenih u stavku 7. ovoga članka. Prijedlog (1)Vozila u prometu na cesti moraju udovoljavati propisanim uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i zaštite okoliša te imati ispravne propisane uređaje i opremu. Oprema vozila koja ima ograničen rok</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se, zapravo, odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu.</p>



trajanja, smatra se ispravnom ukoliko je u propisanom roku trajanja koji je propisan od proizvođača opreme ili oprema posjeduje potvrdu o ispitivanju koje je u roku ispravnosti. (8) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nema ispravne propisane uređaje i opremu, osim uređaja navedenih u stavku 7. ovoga članka. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 067/2008) Sada: 3. TEHNIČKI PREGLEDI VOZILA Članak 255. (1) Tehnički pregled vozila je djelatnost od općeg interesa. (2) Radi provjere tehničke ispravnosti motornih i priključnih vozila, osim radnih strojeva, obavljaju se tehnički pregledi tih vozila. (3) Tehnički pregledi vozila su redoviti s ispitivanjem ispušnih plinova motornih vozila, preventivni i izvanredni. (4) Na tehničkom pregledu utvrđuje se ima li vozilo propisane uređaje i opremu, jesu li ti uređaji i oprema ispravni te udovoljavaju li propisanim uvjetima za sudjelovanje u prometu na cesti. (5) O obavljenome tehničkom pregledu vozila vodi se evidencija. (6) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa donosi propise o tehničkim pregledima vozila. Prijedlog: (4) Na tehničkom pregledu utvrđuje se ima li vozilo propisane uređaje i opremu, jesu li ti uređaji i oprema ispravni te udovoljavaju li propisanim uvjetima za sudjelovanje u prometu na cesti. Oprema vozila koja ima ograničen rok trajanja, smatra se ispravnom ukoliko je u propisanom roku trajanja koji je propisan od proizvođača opreme ili oprema posjeduje potvrdu o ispitivanju koje je u roku ispravnosti Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN 085/2016) Sada Članak 97. (1) Vozila kategorije M i N moraju imati jednu kutiju prve pomoći, a autobusi s više od 25 sjedećih mjesta dvije kutije. (2) Vozila kategorije M i N iz stavka 1. ovoga članka, koja se prvi put registriraju u Republici Hrvatskoj, moraju biti opremljena s kutijom prve pomoći u skladu s hrvatskom normom HRN 1112, osim vozila koja se uvoze i imaju serijski ugrađenu kutiju prve pomoći u skladu s normom matične zemlje. Prijedlog Članak 97. (2) Vozila kategorije M i N iz stavka 1. ovoga članka, koja se prvi put registriraju u Republici Hrvatskoj, moraju biti opremljena s važećom kutijom prve pomoći u skladu s hrvatskom normom HRN 1112. (3) Važeća kutija prve pomoći sukladna normi HRN 1112 iz stavka (2). ovoga članka, mora biti označena na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu te opremljena sa proizvodima koji su označeni na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu. (4) Kutija prve pomoći iz stavka (2) i (3) ovog članka mora biti označena krajnjim rokom trajanja. Ukoliko je istekao rok trajanja kutije ista se smatra nevažećom. (5) Odredba (2),(3) i (4) ovoga članka ne primjenjuju se na vozila stranih državljana koja su opremljena kutijama prve pomoći njihovih matičnih zemalja. Pravilnik o tehničkim pregledima vozila (NN 148/2008) Sada Članak 21. Na redovnom tehničkom pregledu s ispitivanjem ispušnih plinova motornih vozila te na izvanrednom tehničkom pregledu (sukladno kategorizaciji vozila: L-mopedi i motocikli, M-osobni automobili i autobusi, N-teretni automobili, i O-priključna vozila), nadzornici provjeravaju: 15.3 Kutija prve pomoći – postojanje i urednost materijala DA M, N Prijedlog 15.3 Kutija prve pomoći HRN 1112 –Važeća kutija prve pomoći sukladna normi HRN 1112 mora biti označena na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu te opremljena sa proizvodima koji su označeni na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu. -Nadzornici su obavezani provjeriti

<p>sadrži li kutija sav neophodan pribor sukladno navedenom sadržaju u kutiji prema normi HRN 1112. Te jesu li sve stavke pribora u važećem roku trajanja. DA M, N Za sva pitanja stojimo na raspolaganju za daljnju suradnju. S poštovanjem</p>	
<p><b>PROMET d.o.o.</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Prijedlog izmjene i dopune članka 55. Zakona o sigurnosti prometa na cestama: Prema važećem Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (pročišćeni tekst zakona NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15) koji je na snazi od 11.06.2015. u članku 55, propisano je dodatno ograničenje brzine kretanja na cestama namijenjenim isključivo za promet motornim vozilima i brzim cestama. U navedenom članku, točka 4 glasi: - 50km/h za sva motorna vozila i motorna vozila s priključnim vozilom u kojima se u tovarnom prostoru prevoze osobe te za autobuse s mjestima za stajanje. Prijedlog izmjene istog članka: - 50km/h za sva motorna vozila i motorna vozila s priključnim vozilom u kojima se u tovarnom prostoru prevoze osobe te za autobuse s mjestima za stajanje, osim ako u autobusu s mjestima za stajanje u tijeku prijevoza nema putnika u stajaćem položaju. Obrazloženje: Prema trenutno važećem Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, članak 55, točka 4, autobusu s mjestima za stajanje nije dozvoljena brzina kretanja iznad 50 km/h, što znači da se isti autobus ne smije kretati većom brzinom od propisanih 50 km/h, bez obzira na broj putnika u autobusu, čak ako je isti autobus bez putnika.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu</p>
<p><b>HRVATSKO PSIHOLOŠKO DRUŠTVO</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</b>  Prometna psihologija je područje primijenjene psihologije usmjereno na proučavanje ponašanja sudionika u prometu, psiholoških procesa koji se nalaze u osnovi tog ponašanja, povezanosti između ponašanja u prometu i događanja prometnih nesreća te ostalih aspekata prometne sigurnosti u koje je uključen čovjek. Brojna istraživanja pokazala su da je čovjek, odnosno njegove sposobnosti, kognitivno funkcioniranje, emocionalni i psihosocijalni status, te motivacija, temeljni čimbenik sigurnosti u prometu, odnosno uzročnik prometnih nezgoda u oko 80 - 90 posto slučajeva. Nacionalni program sigurnosti u cestovnom prometu, također navodi "da su ljudi, odnosno sudionici u prometu, najvažnija karika u lancu sigurnosti prometa na cestama, da sigurnost prometa na cestama ovisi prvenstveno o ponašanju sudionika u prometu, te da sustav sigurnosti na cestama mora uzeti u obzir i mogućnost ljudske pogreške i neprihvatljivog ponašanja i ispraviti ga koliko je to moguće. Sekcija za prometnu psihologiju Hrvatskog psihološkog društva stoga predlaže dopunu Zakona o izmjenama i dopunama ZOSPC na sljedeći način: - u čl. 200. dodati nastavni predmet: Prometna psihologija i kultura, odnosno izmijeniti čl. 200. na sljedeći način: (1) Osposobljavanje kandidata za vozače je djelatnost koja se obavlja u općem interesu, a pretpostavlja jedinstveni nastavni proces koji se provodi prema propisanom programu. Program obuhvaća nastavne predmete: Prometni propisi i sigurnosna pravila, Upravljanje vozilom, PROMETNA PSIHOLOGIJA I KULTURA i</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu</p>

Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći. Također, u čl. 209. uvrstiti istu promjenu tako da čl. 209. glasi: (1) Program vozačkog ispita donosi ministar nadležan za unutarnje poslove, a obuhvaća sadržaje iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, Upravljanje vozilom, PROMETNA PSIHOLOGIJA I KULTURA i Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći. Nastavni predmet Prometna psihologija i kultura izvodio bi se u trajanju od 2 sata, izvođači bi bili psiholozi koji su educirani za provođenje od strane Hrvatske psihološke komore i Hrvatskog psihološkog društva. Sadržaj nastavnog predmeta bio bi sljedeći: - Razvoj sposobnosti za otkrivanje opasnosti i rizika u vožnji. Nakon procjene zahtjeva vožnje, uključujući potencijalne rizike u prometu odnosno predviđanje opasnih prometnih situacija, vozač treba biti u stanju procijeniti i uskladiti zahtjeve vožnje sa svojim sposobnostima i mogućnostima i s razinom svoje vozačke vještine, tijekom cijele vožnje. - Podizanje svjesnosti o subjektivnim i objektivnim rizicima u vožnji. - Samoprocjena vlastitog psihofizičkog stanja odnosno trenutne sposobnosti za vožnju, te uloga samoprocjene u voznim performansama, teme i vježbe za podizanje svjesnosti u prometu, odnosno: osvijestiti i razumjeti temeljne procese funkcioniranja u prometu, od percepcije situacije do donošenja odluke ili reakcije u prometnoj situaciji, te poznavanje granica ljudskih mogućnosti u tim procesima. - uzroci i posljedice prometnih nesreća - učenje defenzivne i EKO vožnje - prometna kultura - tolerancije i ljubaznosti u odnosu na "ranjive" skupine sudionike u prometu: pješaci, djeca, biciklisti, starije i invalidne osobe - čimbenici koji djeluju nepovoljno na trenutno psihofizičko stanje vozača, distraktori u vožnji: stres, nespavanje, dosadna i monotona vožnja, vožnja noću, emocionalni problemi, kombinacije alkohola i umora, stresa i umora, monotone vožnje i pospanosti, uzimanja lijekova i nespavanje i drugo. Prometni psiholozi su mišljenja da bi edukacija budućih vozača trebala uzeti u obzir ključne čimbenike sigurne vožnje (procjenu opasnosti i rizika u vožnji te samoprocjenu osobnih vozačkih performansi), kao i sve aspekte prometne tolerancije i kulture, te da bi to u značajnoj mjeri doprinjelo smanjenju broja prometnih nesreća odnosno povećanju sigurnosti u prometu na našim cestama.

#### vedran bestvina

### **KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA**

Stukovna grupacija autoškola HGK ŽK Osijek U nastavku iznosimo mišljenje članica Strukovne grupacije autoškola HGK ŽK Osijek. Kao prvo i osnovno nameću se dva osnovna pitanja. Nije jasno iz kojih razloga su sve ostale usluge u RH, a pogotovo one koje se direktno tiču samih polaganja vozačkih ispita ili kategorija izuzete iz Direktive o uslugama odnosno zašto se na njih to ne odnosi. Po čemu su zdravstvene ustanove (liječnički), Crveni Križ (prva pomoć) ili HAK (ispiti teorije, vožnje..) drugačije ili zaštićene u odnosu na autoškole? (69) „mladi vozač“ - ne priliči, više bi odgovaralo NOVI VOZAČ, ali onda ga ne definiraju godine već kontinuirano iskustvo. Članak 203. (4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje koja ima najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije, zdravstveno sposobna za vozača te koja je navršila 24

#### **Odbijen**

Pojam „mladi vozač“ definiran je s obzirom na, između ostaloga, dob vozača tako da termin „novi vozač“ ne bi bolje pogađao bit pojma. Potrebno iskustvo odnosno zahtijevana dob instruktora vožnje nije neprimjerena s obzirom na činjenicu da se do navršene 24. godine života smatra „mladim vozačem“. Težina izrečene kazne nije odlučna okolnost za ocjenu dostojnosti za obavljanje propisanih poslova, već je dovoljna činjenica da je kazneno djelo počinjeno.

<p>godine starosti. - Mišljenja smo da bi dobna granica trebala biti 21 godina (8) Osobama iz stavka 7. ovoga članka neće se izdati odnosno oduzet će se dozvole za obavljanje propisanih poslova.. - Mišljenja smo da se dozvola treba oduzeti samo u onim slučajevima kada je izrečena pravomoćna kazna zatvora u periodu većim od 6 mjeseci. Nakon stupanja Zakona na snagu, traži se aktivno uključivanje struke odnosno uključivanje Udruženja autoškola HGK koja bi aktivno radila na izmjeni pratećih pravilnika koji su vezani za djelatnost autoškola, a sve kako bi se održala opstojnost i prosperitet djelatnosti.</p>	
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.</b>  Najprije par načelnih primjedbi na donošenje ovih izmjena vezanih za članak 1. koji je isključivo formalistički i koji ne usklađuje Zakon sa Direktivama EU. Sukladno težnjama i praksi Europske zajednice svaki propis koji definira neku gospodarsku granu na njezinom području, pa tako i ovaj, između ostalog trebao bi biti poticajan i razvojan. Zadaća mu je povećanje kvaliteta usluge, uz niže troškove i cijene. Gospodarstvenike treba potaknuti na razvoj i ulaganja, na kvalitetnija rješenja i unaprijeđenja, što, na žalost u našem slučaju to nije, već na protiv, potpuno je destimulirajući i ograničavajući. To s jedne strane dovodi do erozije kadrova i stagnacije razvoja odnosno do propadanja firmi, a s druge strane jača poziciju nositelja javnih ovlasti i stvara monopolistički položaj koji je sve očitiji. Kako su upravo usluge motor gospodarskog rasta i zaposlenosti, potreba je za hitnim i kvalitetnim izmjenama zakonskih rješenja. Na žalost, RH je jedina među zemljama zapadnog svijeta i jedina članica EU koja jednu gospodarsku djelatnost uređuje kroz zakone čiji sadržaj predlaže policija. U predloženim izmjenama, pogotovo u člancima koja definiraju osposobljavanje vozača nema baš ni jednog propisa koji je razvojan i stimulirajući već na protiv, propisuje samo sankcioniranja i to na najgori mogući način. Na žalost i u ovom slučaju je vidljivo da se ni jedna Vlada od osamostaljenja RH nije oslobodila nasljeđa starog sistema.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Stranka komentira stanje u jednoj gospodarskoj grani i ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog</p>
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.</b>  Poštovani kolega Denis, iako ovo nije mjesto za polemiziranja odgovorit ću na pitanje vezano za uvjetno rečeno niže cijene usluga. Nije mi jasno zašto se Pravilnik o minimalnim kalkulativnim elementima čvrsto povezuje sa cijenom autoškola kad se zna da je to odavno narušeno kroz mogućnost neobračunavanja PDV-a, davanjem besplatnih lječničkih pregleda, unaprijed dogovorenim nenaplaćanjima zadnjih rata, besplatnim tečajima PPP i na razne druge načine kojima pribjegavaju pojedine kolege, danas veliki protivnici promjena obzirom da im se iz ruku izbija prostor za manipuliranje. Neki su išli toliko daleko da tajnici nisu davali plaće već su je isplaćivali putem novca od biljega koje su uzimali od polaznika prilikom prijave ispita. Iste škole očito imaju dogovoren "deal" sa odgovornima u stručnoj organizaciji kada im se to tolerira. Niko normalan nije za bezglavo spuštanje cijena, ali priznajmo da prostora ima. Građanima smo ipak preskupi, pa kada nas</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Stranka polemizira s ranijim komentatorom i ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog.</p>

<p>već prati takav glas ukažimo na niz bespotrebnih troškova koji opterećuju cijenu a koji nemaju veze sa osposobljavanjem. Stručni voditelj, predavač u ovakvom obliku, megalomanski materijalnotehnički i prostorni uvjeti, bezglavo propisivanje starosti vozila i stalna bespotrebna ulaganja dovode do toga da ne ostaje dovoljno novca za stručne i kvalitetne kadrove do kojih je danas nemoguće doći. Sjetimo se samo cijena izrade liceci kojima nas se doslovno pljačka. O tome niko ni slova. Na dalje, nije tajna da pojedine škole nude "fiktivnim stručnim voditeljima" i po 10 000 (da deset tisuća) kuna da ne bi bile zatvorene. Obzirom da stručnog voditelja velik broj autoškola ima samo na papiru nije li to dovoljan dokaz da je on bespotreban trošak. To je čista izmišljotina i namet nastao u Sinanovoj kuhinji kao i mnogi drugi u cilju opterećanja poslovanja. Isto se može reći za velebna prometna vježbališta i način obračuna njihova korištenja (bar za nas u Zagrebu). Mislim da bi svima korisnije bilo da počmemo razmišljati na taj način i ZAHTJEVAMO ukidanje bespotrebnih nameta pa na taj način osiguramo sredstva za razvoj struke i veće zarade zaposlenika a ne da raspravljamo o tome hoće li nam se dozvoliti korištenje vozila godinu više ili manje. Vozilo je tehnički ispravno ili nije. Pa nismo mi najbitnija grupacija u državi da se samo nas ograničava. Mi samo imamo peh da nam propise kroje svi znamo tko i pod čijim pokroviteljstvom. Na kraju, nije teško shvatiti da sve navedeno košta previše, a to netko mora platiti.</p>	
<p><b>Rajko Petrović</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.</b>          Denis, pitaj dr. Sinana. On zna. On sve zna.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Stranka polemizira s ranijim komentatorom i ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog.</p>
<p><b>Denis Peloz</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.</b>          Poštovani Rajko: pitao sam "veli morale bi ostati minimalne zaštitne cijene jer su ionako preniske, ali kako EK ne želi prihvatiti štetne posljedice ukidanja posebno na cijenu rada". Zato ja i pitam Vladimira pa ako slučajno on zna neka iznese potencijalna rješenja. Em nas čeka interna diferencijacija i umjetna konkurentnost po izuzećima iz Zakona o pdv od 1.1. 2018. pa usklađivanje radnih odnosa, pa restrukturiranje i šta već, pa još i raditi za "kikiriki" prema standardima kvalitete. Ako ne bude dovoljno ljudi za sustav, pa uz nisku akumulaciju i nisku i dugoročnu stopu povrata pitam se tko će uopće preuzimati rizik otvaanja autoškola , a posebno ne podzetenici iz razvijenih članica koji su naučeni i priviknuti na dvostruko više cijene usluga, više plaće i okruženi klijentelom sa višom kupovnom snagom.??? Milsim da se takav sustav ipak ne bi suštinski trebao mijenjati preko noći i bez nekog prijelaznog razdoblja, ali nažalost ne odlučujemo mi.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Stranka polemizira s ranijim komentatorom i ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog</p>
<p><b>Denis Peloz</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.</b>          Kako uz niže cijene te posljedično niže plaće i satnicu rada zaustaviti "eroziju" ili odljev tih stručnih kadrova u druge sektore i na rad u druge zemlje članice?</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Stranka polemizira s ranijim komentatorom i ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog.</p>
<p><b>Denis Peloz</b></p>	<p><b>Primljeno na znanje</b></p>

<p><b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.</b></p> <p>Da, ovakvoj raspravi ovdje nije mjesto. Ukoliko se radilo to o čemu pišete onda se zna što i kako treba poduzeti. Ukoliko ste imali takve podatke da se to sve radi bili ste dužni prijaviti nadležnom tijelu. Naravno nije vaš posao to dokazivati. Međutim nevjerojatno je da cijeli sektor mora ispaštati zašto što pojedinci rade takve stvari, ali to nije samo u sektoru osposobljavanja dapače mislim da je toga u osposobljavanju puno manje dočim u drugim djelatnostima pa nikome ništa. Prema ovome što ste iskazali proizlazi da nadori i kontrole nisu radili svoj posao ili ga nisu radili ciljano odnosno selektivno prema prekršiteljima, a sa druge strane ja sam osobno bio žrtva izvanrednog nadzora zbog jedne anonimne, neprovjerene, nedokazane i lažne prijave za koju nitko nije odgovarao no nažalost bio sam predmet postupka. Istovremeno vi pišete kakve se stvari događaju i to ostaje nesancionirano. Žao mi je svih poštenih i odgovornih ljudi koji savjetno obavljaju svoj posao i postanu predmetom primjene neselektivne prekršajne ili kaznene regulative jer ono o čemu vi pišete po mojem mišljenju nisu samo prekršaji a rekao bih ima sve elemente malih kaznenih djela u ponavljanju i naravno porezne evazije. Ako imate takva saznanja podnesite prijave jer ovo nema inače ovo nema smisla.</p>	<p>Stranka polemizira s ranijim komentatorom i ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog.</p>
<p><b>Ivan Dušan</b> <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.</b></p> <p>Smatram da se zakonom trebaju točno navesti slučajevi u kojima policija smije zaustaviti vozilo koje prometuje na cestama. Ovo je potrebno da se smanje broj slučajeva nezakonitog zaustavljanja vozila od strane policije. Isto tako ukoliko policija želi kontrolirati alkoholiziranost vozača koji se kreću na cestama, a ne rade prometni prekršaj, takvo postupanje policije je potrebno također zakonski regulirati (zakonom točno propisati tko je ovlašten organizirati kontrolu alkoholiziranosti vozača, gdje i kad se daju objave o planiranoj kontroli) i slično. Mnogi vozači voze u skladu sa propisima i ne vole da ih policija zaustavi bez opravdanog i na zakonu temeljenog razloga. Nezakonito zaustavljanje vozila od strane policije (radi rutinske kontrole, kontrole prometa ili alkoholiziranosti) je zlouporaba policijskih ovlasti i udar na građanska prava.</p>	<p><b>Odbijen</b></p> <p>Policijski službenici koji imaju ovlast nadzora nad provođenjem Zakona o sigurnosti prometa na cestama trebaju imati ovlasti da zaustave i kontroliraju svakog sudionika u prometu u bilo kojem trenutku i situaciji. Česte su situacije u kojima se kršenja propisa mogu detektirati tek po obavljenoj kontroli te smatramo da bi ograničavanje prava policijskih službenika da provode nasumične kontrole onemogućilo nadzor poštivanja velikog dijela odredbi o sigurnosti prometa.</p>
<p><b>HOK</b> <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 2.</b></p> <p>Nastavno na naš prijedlog da se izvrši kategorizacija i stupnjevanje nedostataka utvrđenih stručnim nadzorom nad radom autoškola potrebno je izvršiti i dopunu članka 2. stavka 1. na način da iza točke 102. dodaju se točke 103. i 104., koje glase Članak 2. stavak 1. dodaju se točke 103. i 104. i glase: 103) „zapisnik o stručnim nadzoru nad radom autoškole“ je javna isprava koja sadrži rezultate obavljenog stručnog nadzora nad radom autoškole, a izdaje ga ovlaštenu nadzornik ovlaštene stručne organizacije ili tijela državne uprave 104) „nedostaci utvrđeni tijekom stručnog nadzora nad radom autoškole“ su nekatégorizirane ili kategorizirane neispravnosti ili neusklađenosti koje imaju učinak na ispravnost obavljanja djelatnosti osposobljavanja</p>	<p><b>Odbijen</b></p> <p>Prijedlog se ne prihvaća jer smatramo da ne postoje razlozi za definiranje ovih dvaju pojmova.</p>

<p>kandidata za vozače, propisanu ovim Zakonom i drugim propisima kojima se uređuju uvjeti propisani za osposobljavanje kandidata za vozače i kojima se propisuje plan i program te načini izvođenja nastave u autoškoli.</p>	
<p><b>Ivan Dušan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 2.</b>  Smatram da se u članku 2, st 1., točka 69 trebaju brisati riječi "koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske" jer se time vozači sa dozvolom izdanom na teritoriju RH stavljaju u drugačiji (lošiji) položaj u odnosu na vozače iz drugih država</p>	<p><b>Odbijen</b>  Rješenje koje je predloženo nacrtom prijedloga zakona prihvaćeno je kao najbolje tijekom postupka prethodne procjene učinaka propisa.</p>
<p><b>Andro Pavuna</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 2.</b>  Smatram kako ovakva definicija mladog vozača stavlja u nepovoljni položaj osobe kojima je vozačka dozvola izdana na području Republike Hrvatske, mahom hrvatske državljanke, u odnosu na ostale osobe. Ne smatram da je uredu da osamnaestogodišnji stranac u Hrvatskoj ima veća prava od dvadesettrogodišnjeg Hrvata. Pravila moraju biti jednaka za sve, i one kojima je vozačka dozvola izdana u Hrvatskoj i one kojima je izdana drugdje. Sve ostalo je diskriminacija - i to u ovom slučaju diskriminacija svojih građana u odnosu na strance.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Rješenje koje je predloženo nacrtom prijedloga zakona prihvaćeno je kao najbolje tijekom postupka prethodne procjene učinaka propisa, a o eventualnoj diskriminaciji „svojih građana u odnosu na strance“ u ovom trenutku nije moguće govoriti. Razlika će postojati samo između nositelja hrvatske vozačke dozvole i svih ostalih.</p>
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 2.</b>  U članku 2. stavku 1. točka 69. mijenja se i glasi: „69) „mladi vozač“ je vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života koji posjeduje vozačku dozvolu i sve osobe koje su prvi put stekle vozačku dozvolu u vremenu naredna 24 mjeseca od njenog izdavanja, bez obzira na starosnu dob“.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne prihvaća, jer je rješenje koje je predloženo nacrtom prijedloga zakona prihvaćeno kao najbolje tijekom postupka prethodne procjene učinaka propisa.</p>
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 2.</b>  OBRAZLOŽENJE: Predloženim izmjenama se ne stvara razlika između građana RH i stranih državljanina dok sudjeluju kao vozači po našim prometnicama. U suprotnom se radi o diskriminirajućem propisu.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Ovo je samo obrazloženje prethodnog prijedloga.</p>
<p><b>Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 3.</b>  Predlaže se dopuna izmjene članka 4. dodavanjem sljedećeg stavka: „Nadzor kretanja teretnih vozila sukladno članku 194. ovog zakona, osim policijskih službenika, mogu obavljati i inspektori cestovnog prometa.“ OBRAZLOŽENJE: Sukladno ostalim nadležnostima prometne inspekcije prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama koje se većinom odnose na teretna vozila te sukladno nadležnostima koje proizlaze iz ostalih zakona u području cestovnog prometa predlaže se proširenje nadležnosti prometne inspekcije na članak 194. u dijelu koji se odnosi na teretna vozila. Navedenim će se omogućiti učinkovitija provedba članka 194. Zakona i pripadajućih podzakonskih akata u sklopu redovnih poslova prometne inspekcije čime se ne mijenja</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prijedlog za dodatnim širenjem nadležnosti prometne inspekcije se prihvaća, na način da se u članku 4., u predloženom novom stavku 3. dodaju riječi: „ te nadzor kretanja teretnih vozila sukladno članku 194. ovog zakona,“.</p>

<p>postojeća organizacijska struktura niti se povećavaju troškovi provedbe. U konačnici rezultat učinkovitije provedbe članka 194. će biti povećanje sigurnosti prometa na cestama i uređenije tržište prijevoza tereta vezano za odredbe istog članka.</p>	
<p><b>Franjo Golubić</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 5.</b>  Predlažem nadopunu teksta u čl. 5. st. 1. na način da se na početku prve rečenice promjeni tekst tako da isti glasi ; "predstavničko tijelo jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave općim aktom .....") Naime, uređenje prometa na području JLS -e spada u samoupravni djelokrug JLS i isto područje može uređivati samo predstavničko tijelo općim aktom, uz prethodnu suglasnost MUP-a na sadržaj istog, a izvršno tijelo samo provodi odredbe općeg akta i podnosi zahtjev MUP-u za izdavanje rješenja. Predlažem da se u čl. 5., ako i u svim drugim člancima zakona prema potrebi, izvrši usklađenje zakona sa odredbama zakona o cestama te da se primjena ovog zakona osim za "javne ceste" odnosi i za "nerazvrstane ceste" koje su u nadležnosti JLS-a  Predlažem da se u zakon ugradi odredba da MUP obavezno utvrđuje uvijete sigurnosti cesta u pogledu prometne signalizacije, opreme za zaštitu cesta i drugih uvjeta u postupcima gradnje i rekonstrukcije svih cesta sukladno odredbama posebnog zakona o gradnji. Treba propisati da isti uvjeti moraju biti ugrađeni u prometni elaborat, koji treba biti sastavni dio lokacijske odnosno građevinske dozvole te da nadležno ministarstvo obavezno sudjeluje u postupcima izdavanja uporabnih dozvola prije puštanja cesta u promet.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Zakon o sigurnosti prometa na cestama nije propis koji treba određivati koje tijelo jedinice lokalne samouprave treba donositi koju odluku (to je materija posebnog, organskog zakona kojim se uređuje lokalna i posručna samouprava). Odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama primjenjuju se na svim cestama (i drugim površinama) na kojima se odvija javni promet, neovisno o kategorizaciji ceste. Utvrđivanje tehničkih uvjeta cesta i izdavanje uporabnih dozvola za njih nije i ne treba biti u nadležnosti policije, nego odgovarajućih inspekcijskih službi.</p>
<p><b>DOOR</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Smatramo da bi predložena izmjena imala negativne posljedice na daljnju popularizaciju biciklističkog prometa, odnosno, da bi dovela do smanjenja korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva. To bi se dalje negativno reflektiralo na trud da se smanje emisije stakleničkih plinova iz sektora prijevoza, što nije u skladu s klimatsko-energetskim politikama Hrvatske i Europske unije, a dodatno bi se odrazilo na zagađenje zraka. Predlažemo da stavak ostane nepromijenjen, tj. da se nastavi odnositi na vožnju bicikla kolnikom na javnoj cesti.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Greenpeace</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Smatramo da brisanjem riječi "javnoj" u navedenom članku odredba stavlja nepotrebne i neopravdane prepreke pred vozače bicikala. Na taj način potencijalno koči razvoj biciklističkog prometa koji je uz pješački najodrživiji i najekološkiji oblik prometa. Predlažemo da se odredba nastavi odnositi isključivo na prometovanje na javnoj cesti.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Andro Pavuna</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Ovaj cijeli stavak smatram nepotrebним budući da članak 101. stavak 2. definira kako na biciklu od sumraka do</p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno</p>



<p>zore moraju biti upaljena svjetla - prednje bijelo i stražnje crveno. Dok reflektirajući elementi, odjeća ili prsluk mogu dodatno povećati vidljivost biciklista, u odnosu na upaljena svjetla, takvo pasivno označavanje je sasvim redundantno i minimalno dodatno doprinosi sigurnosti, osobito u gradovima koji tijekom cijele noći imaju vrlo dobro osvijetljene ceste. S druge strane, propisivanje takve obveze zakonom obeshrabruje bicikliste za korištenjem bicikla i značajno im komplicira upotrebu bicikla u svakodnevnom korištenju budući da moraju nositi dodatnu opremu sa sobom. Zašto se kao alternativa ne bi ponudilo postavljanje reflektirajućih katadioptera na biciklu umjesto na biciklistu?</p>	<p>ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Udruga "Sindikata biciklista"</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Da podsjetimo, trenutno važeći stavak ZSPC-a kaže: "(2) Vozač bicikla koji se kreće kolnikom na javnoj cesti dužan je noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označen reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom biciklističkom odjećom." Ova odredba kojom se riječ "javnih" briše iz gornjeg stavka uvrštena je u prijedlog izmjena Zakona na krajnje neprimjeren i nekorektan način, bez ikakvog obrazloženja i spomena u bilo kojem dijelu teksta. U ranije provedenom javnom savjetovanju o tezama za izmjene ovog Zakona i procjenu učinka propisa jasno je istaknut i detaljno obrazložen niz tema i opcija koje se daju na razmatranje u prethodnoj javnoj raspravi: usklađivanje s europskim direktivama, liberalizacija mreže autoškola, regulacija tehničkih prijedloga, registracije itd. - niti jednom riječju nije najavljena, spomenuta, niti argumentirana bilo kakva izmjena koja se tiče reflektirajuće odjeće vozača bicikala. S obzirom na to, usvajanje ove odredbe bilo bi potpuno neprimjereno. Čak i da nije ovih grubih proceduralnih pogrešaka koje su sasvim dovoljne da se predložena odredba odbaci, postoji niz sadržajnih razloga zašto ona ne bi smjela stupiti na snagu. Obrazloženje Brisanje riječi "javnom", kako je predviđeno ovim konačnim prijedlogom, imat će negativan, a ne pozitivan zdravstveni utjecaj na građane, ne uvažava činjenicu da je stupanj pridržavanja postojećih mjera vidljivosti biciklista svega oko 50%, u praksi će onemogućiti rad bilo kojeg sustava javnih bicikala i negativno će utjecati na razvoj turizma u Hrvatskoj. Zašto negativan utjecaj na zdravlje populacije? Ova mjera usmjerena je na korištenje prsluka u naseljima. Građani se u tim okruženjima voze na posao, na studij, do kina, kazališta, u trgovinu i sl. U tim okolnostima, njima je bitno da izgledaju "normalno" odnosno lijepo. Jednako tako, bitno je da se ta njihova vožnja ne drammatizira, tj. da se vožnja biciklom cestom, kakvih svaki dan u npr. Zagrebu ima barem 50 tisuća ne etiketira kao nekakva posebna, "opasna" aktivnost jer ona to nije. Zbog predložene zakonske promjene, građani će se jednostavno manje voziti biciklom, što zbog višestruko znanstveno potvrđenih masovnih pozitivnih utjecaja na zdravlje biciklista može dovesti samo do negativnog utjecaja na zdravlje građana. Predložena promjena nema smisla ni jer cilja vidljivost biciklista, a policija ne provodi ni postojeći zakon o obaveznim svjetlima na biciklu, koja predstavljaju puno bolje jamstvo vidljivosti bicikla u prometu. Stupanj pridržavanja ovog propisa trenutno je oko 40-50%. Za usporedbu, ciljani stupanj pridržavanja propisa o vezanju pojasom je oko 98% i policija na tome neprestano radi. Potrebno je dakle</p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>

<p>provoditi postojeće propise (o korištenju svjetala) umjesto uvoditi nove, restriktivnije. Treće, primjeri Londona, Toulousea i desetaka drugih gradova u razvijenijim dijelovima Europe pokazuju da sustavi javnih bicikala mogu igrati značajnu pozitivnu ulogu u gradskom prometu. Reflektirajući prsluci i slične mjere nespojive su s takvim sustavima: praktički nitko neće hodati s prslukom u džepu/torbi za slučaj da mu zatreba bicikl. To je očito i prema tome što nema primjera uspješnog sustava javnih bicikala gdje postoji odredba o specijalnoj opremi koju građani moraju nositi da bi upravljali biciklom. Konačno, važna strateška odrednica razvoja turizma u Hrvatskoj je upravo razvoj cikloturizma. I zbog zadržavanja interesa i atraktivnosti naše zemlje u očima inozemnih cikloturista je važno da prilikom dolaska u Hrvatsku ne nailaze na pravna ograničenja kakvih nema u drugim zemljama kao što su Njemačka, Francuska, Švicarska, Austrija i dr. Predloženo rješenje Prije revizije Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa (koji npr. ne spominje nikakve ciljeve glede korištenja svjetala na biciklu) te prije nego policija u prometnim nesrećama počne evidentirati podatke o korištenju svjetala (policija sama kaže da trenutno nema podatke o tome koliko vidljivost igra ulogu u nesrećama), smatramo da se postojeća formulacija apsolutno ne smije mijenjati, tj. riječ "javnoj" se NE briše.</p>	
<p><b>Ozren Žunec</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Brisanjem određenja "javna cesta" značajno se kompliciraju pripreme i izvršenje biciklističke vožnje jer se njime obveza nošenja reflektirajućeg prsluka odnosno reflektirajuće odjeće proširuje na sve ceste. Bicikl nema pretinac u kojem bi se za svaku noćnu vožnju, pa čak i onu od stana do dućana do kvartu, držao spreman prsluk. S druge strane, iako se ovom odredbi uvjeti vožnje pooštravaju za bicikliste, za policiju koja regulira promet ostaje vrlo široko područje proizvoljnog tumačenja onog dijela stavka 2. ovog članka u kojem je propisana obveza nošenja "reflektirajuće odjeće" koja međutim nije definirana. Naime, što je "reflektirajuća odjeća"? Uključuje li to npr. reflektirajuće trakice vezane oko nogavica hlača? Izmjenama - kao i neizmjenama - ovog članka policija se dovodi u komotan položaj da raspolaže "gumiparagrafom" koji može rastezati po želji i kaznjavati bicikliste, a biciklistima se propisuje nošenje opreme koja je nesukladna potrebama sigurnosti. Na kraju, odredba ovog članka će - a apsurdno je da je za to dovoljno brisanje samo jedne riječi - desetine tisuće biciklista u Hrvatskoj dovoditi svakodnevno u situaciju da krše zakon. Stvaranje desetina tisuća prekšitelja ne može biti cilj nijednog Zakona.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Dubravka Klepac</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Izrazito sam protiv predložene promjene članka 113. Radi se o nekonstruktivnom postroženju koje ne povećava sigurnost sudionika u prometu. U praksi ovime se ionako stješnjani biciklisti dodatno izlažu opasnosti da ih se kažnjava po želji. U isto vrijeme biciklističke staze su dosta nemarno osmišljene, a često i neprohodne.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Ivan Puzek</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</b></p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka</p>

<p><b>DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Uz slaganje s opširnim i odlično argumentiranim komentarom korisnika Sustav javnih bicikala d.o.o. od 25. 4. 2017., dodao bih da smatram da se propisi koji utječu na vidljivost bicikla i biciklista moraju odnositi isključivo na vozilo-bicikl (i pri tome podržavam obvezu opremanja bicikla odgovarajućim svjetlima i reflektorima). Odijevanje biciklista/ice mora biti izuzeto iz ovog tipa zakona jer ne postiže ništa što se ne može postići adekvatnim opremanjem vozila.</p>	<p>predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>martina pekčec</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6.</b>  Brisanjem jedne jedine riječi ("javnoj") uvest će se opća obaveza nošenja reflektirajuće odjeće ili prsluka na svim cestama, dakle i u gradovima što će povećati mogućnosti kažnjavanja građana što će dovesti do smanjenja korisnika bicikla kao prijevoznog sredstva. Već kada tako žarko želimo biti dio Europe trebali bismo poraditi na edukaciji biciklista o korištenju prednjeg i zadnjeg svjetla kao što se radi edukacija vozača kampanjama na televiziji i slično a ne kažnjavanjima i represijom. Ovu promjenu ocjenjujem kao vrlo lošom jer se vraćamo natrag u prošlost a sigurnost na cesti se osigurava boljeom i smislenijom infrastrukturom, edukacijama u vozačkim školama kako se odnositi prema biciklistima i koja su prava i obaveze biciklista te istaknuti da sigurno obližanje biciklista je na 1,5m a ne na jedva 50 cm.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Odredbe o obavezi nošenja reflektirajućeg prsluka predložene su radi zaštite sigurnosti biciklista, odnosno njihove bolje uočljivosti na cesti, kao jedne od najugroženijih skupina u prometu, te smatramo da je potrebno u što većoj mjeri poticati i promicati odgovorno ponašanje u prometu, što uključuje i nošenje reflektirajućeg prsluka na svim cestama, za vrijeme vožnje noću ili danju u uvjetima smanjene vidljivosti te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Andro Pavuna</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.</b>  U zakonu vrlo jasno stoji kako se navedene odredbe zakona ne primjenjuju samo kada vozila posebnim uređajima daju zvučne ili svjetlosne signale, a u stvarnosti se ovaj članak zloupotrebljava na način da većina vozača i putnika u navedenim službama ne koriste sigurnosne pojaseve i prilikom uobičajenih vožnji bez korištenje posebnih uređaja za svjetlosne i zvučne signale.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentator ne iznosi nikakav zakonski prijedlog.</p>
<p><b>Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 11.</b>  Predlaže se izmjena stavka 4. kako slijedi: "(4) Vozila koja zajedno s teretom ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu ili prometnim znakom utvrđenu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja mogu sudjelovati u prometu na cesti ako imaju dozvolu za izvanredni prijevoz sukladno Zakonu o cestama." OBRAZLOŽENJE: Zakonom o cestama, člancima 46. - 48. i Pravilnikom o izvanrednom prijevozu reguliran je izvanredni prijevoz tereta. Svaki prijevoz koji se obavlja u suprotnosti s uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja tj. Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama i u suprotnosti s ograničenjima utvrđenima prometnim znakom, treba biti usklađen s propisima kojima je uređen izvanredni prijevoz. Sukladno navedenom predlaže se izmjena stavka 4. kako je predloženo.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Zakonom o sigurnosti prometa na cestama već je propisano da takva vozila mogu sudjelovati u prometu samo ako imaju dozvolu za izvanredni prijevoz te se prijedlog ne prihvaća.</p>

<p><b>Denis Pelosa</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 13.</b>  Stavak 2. potrebno je ispraviti i trebao bi glasiti (ovlašćuje se / ovlaštenja uz uporabu "dakavice") „(2) Minimalne standarde i postupak izdavanja ovlaštenja iz stavka 1. ovoga članka donosi ministar nadležan za unutarnje poslove.“.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Predložena formulacija je uobičajena u hrvatskoj nomotehnici te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 13.</b>  Smatramo da je predloženi Članak 13 suvišan iz razloga što su u postojećem Zakonu o sigurnosti prometa na cestama Članak 201. stavak 1., uvjeti decidirano i jasno utvrđeni navedenim Zakonom. Ujedno smo mišljenja kako nijedno nadležno tijelo (npr. ministarstvo) ispod zakonskih normi ne treba donositi nikakve dodatne standarde.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne prihvaća, jer je potrebno propisati uvjete i minimalne standarde za autoškole.</p>
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 13.</b>  U članku 13. stavku 1. nepotrebno se dodaju riječi „i minimalne standarde“.obzirom da postojeći propis obvezuje ispunjavanje minimalnih uvjeta a to su ujedno i zadani standardi pa ga ne treba mijenjati. Stavak 2. mijenja se i glasi: „(2) Ovlašćuje se ministar nadležan za unutarnje poslove da pravilnikom propiše postupak izdavanja ovlaštenja iz stavka 1. ovoga članka.“. Predloženim tekstom od strane radne skupine stvaraju se pretpostavke za moguće naknadne izmjene i zloupotrebe temeljnih prava u poslovanju pravnih subjekata bez odluke najviših državnih tijela.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne prihvaća, jer je potrebno propisati uvjete i minimalne standarde za autoškole.</p>
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Čl. 14. Članak 202. st.1 točka 4. mjenja se i glasi: 4) najmanje po jedno tehnički ispravno, prilagođeno osposobljavanju i posebno označeno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili najmu. OBRAZLOŽENJE: Netočno je i bespotrebno navoditi lizing ili najam. Lizing treba izbaciti iz teksta obzirom da je riječ "LEASING" od engleske riječi "LEASE" a znači upravo najam ili davanje u zakup. Drugi dio izmjena se odnosi na starost vozila čime se struka stavlja u nepovoljan i neravnopravan položaj u odnosu na bilo koju drugu struku što je diskriminirajući faktor koji je ujedno i protustavan i suprotan pravnim stečevinama i praksi EU. Za sada, po važećim zakonskim propisima je jedini kriterij sudjelovanja u prometu tehnička ispravnost vozila za sve osim za autoškole. Da bi se izbjegla diskriminacija jedne struke predlažem zakonske izmjene na globalnoj razini poput rješenja SR Njemačke gdje je za SVA vozila propisan ekološki standard pri čemu većim zagađivačima ne zabranjuje rad i korištenje vozila već plaćaju više takse. Takvo jedno rješenje ima pozitivne i stimulativne učinke a pri tome nikoga ne favorizira niti diskriminira.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati.</p>
<p><b>Novakdoo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA</b></p>	<p><b>Odbijen</b>  Ovo nije pitanje koje se neposredno regulira zakonskim odredbama, te se prijedlog ne može prihvatiti, a možemo</p>

<p><b>CESTAMA, Članak 14.</b>  Podržavamo prijedlog autoškole Zadar d.o.o vezano za osposobljavanje kandidata za vozače C i D kategorije odnosno korištenje vozila koja mogu imati automatski ili poluautomatski mjenjač. Naime, u cestovnom prijevozu tereta i putnika više od 80% vozila imaju automatski ili poluautomatski mjenjač. Naša zadaća je da pripremimo kandidate za navedene kategorije rukovodeći se potrebama prijevoznika i korištenje savremene opreme u vozilu. Konačno , kandidati za vozače C i D kategorije imaju najmanje položenu B kategoriju gdje su naučili mjenjati brzine putem ručnog mjenjača. Vlasnik autoškole koji ulaže svoja vlastita sredstva je taj koji će donijeti odluku kako i koliko opremljeno vozilo ( naravno tehnički ispravno ) ,zadovoljava potrebe prijevoznika u okruženju u kojem egzistira.</p>	<p>napomenuti da to ne bi bilo zabranjeno sukladno važećim podzakonskim propisima.</p>
<p><b>Novakdo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Dodatak prethodno napisanom , teretna vozila i autobus tj. gospodarska vozila s ručnim mjenjačem je na tržištu sve manje a što je s ekološkog gledišta prihvatljivo , te predstavlja problem pronaći takova vozila u momentu kada zbog starosne dobi treba zamijeniti drugim , to predstavlja problem koji se ne smije zanemariti.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Ovo nije pitanje koje se neposredno regulira zakonskim odredbama, te se prijedlog ne može prihvatiti, a možemo napomenuti da to ne bi bilo zabranjeno sukladno važećim podzakonskim propisima.</p>
<p><b>Jessica Colonna</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Gospodine ministre od Vas zahtijevamo da se ni u kojem slučaju ne dopusti vraćanje anarhije, a što bi bilo pogubno za ovu djelatnost i za sigurnost cestovnog prometa. Ovo je djelatnost koja se obavlja u općem interesu i ne može i ne smije se prepustiti tržištu bez utvrđivanja odgovarajućih standarda, jer se radi o kandidatima za vozače koji dobivaju dozvolu za vozilo, koje je opasna stvar. Imamo zakon sam sebi dovoljan a istovremeno na takav način postupaju i u ovim izmjenama gosp. iz MUP-a, rađen po mjeri pojedinaca. Sada razmišljam o dvije opcije: a) u potpunosti se isključiti i ne miješati se, te jednostavno vlastito poslovanje prilagoditi čisto u financijskom interesu i baš me briga kakve će biti posljedice i tko će za to u konačnici odgovarati, a netko sigurno hoće, b) raspisati se jednim cirkularnim očitovanjem prema vladi, ministarstvu, državnom tajniku i saborskim klubovima putem preporučenih pošiljki i slično, jer me vrijeđa kao osobu i kao profesionalca takav pristup i olako donošenje izmjena zakona i to još pod krinkom direktiva. Ako se uhvatimo direktiva onda će sve biti ili morati biti prema direktivama. (a ne malo direktiva, malo kako ja želim) Pa, oprostite, ali mislim da samo ako ovo prođe svi skupa ispali ovce i da je udruga HUP uspjela preko političkih veza i dogovora, nametnuti neke svoje stavove. Također, mišljenja sam da bi ovo moglo biti zapravo inicijativa koja će u konačnici urušiti sustav, pa ćemo jednu od rijetkih organiziranih djelatnosti dati pladnju, nekima koji s tim poslom zapravo i nemaju nikakve veze. (oni koji donose Zakone misle da poznaju sustav i djelatnost, neka mi oprostite, bilo bi lijepo da se u tom pravcu educiraju jer konstatiram oni ne poznaju djelatnost niti struku) Apsolutno podržavam stavove i prijedloge Udruge HAŠ-a i kao član i kao čovjek te kao djelatnik u struci. U vjeri i nadi da ćete prihvatiti mišljenje članstva HAŠ-a i dati</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Stranka ne iznosi svoj prijedlog, već samo podržava raniji komentar, na kojeg je odgovoreno.</p>

<p>podršku stojimo Vam na raspolaganju za boljitak djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače i zaštite postignutih ciljeva. S poštovanjem</p>	
<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  U svezi Članka 202. stavak 4., koje glasi: 4) najmanje po jedno tehnički ispravno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, lizingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače A1, A2, A, AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti. Prijedlog: Sva vozila koja su u funkciji osposobljavanja kandidata u autoškolama moraju biti TEHNIČKI ISPRAVNA, bez ograničavanja godina starosti. Obrazloženje: Vozila u prijevozu putnika i prijevozu tereta u Hrvatskoj, a samim time ni u EU nisu zakonski ograničena godinama starosti, samo moraju biti tehnički ispravna.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati.</p>
<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Prijedlog: Za kandidate u kategorijama C i D omogućiti osposobljavanje i na vozilima sa automatskim i poluautomatskim mjenjačima. Obrazloženje: Prema zadnjem istraživanju proizvođači kamiona i autobusa u 90% slučajeva ugrađuju automatske i poluautomatske mjenjače.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Ovo nije pitanje koje se neposredno regulira zakonskim odredbama, te se prijedlog ne može prihvatiti, a možemo napomenuti da to ne bi bilo zabranjeno sukladno važećim podzakonskim propisima.</p>
<p><b>Denis Peloza</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  "4) najmanje po jedno tehnički ispravno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, lizingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti. (Obrazloženje zakonodavcu. Nakon prvih medijskih najava produženja starosti vozila i sada nakon iznesenog prijedloga zakona veliki broj stručnih osoba iz djelatnosti upravo je svojim reagiranjem naznačilo set objektivnih razloga podizanja dobne granice za motocikle-ekonomska opravdanost, štete, rizici, niska stopa amortizacije, manja iskoristivost u kilometraži, veća habanja sa češćim oštećenjima, sezonsko korištenje u hladnijim područjima, skupi troškovi i otežani popravci u slučaju pada, skupa osiguranja, otežana brza zamjena za novi ili malo rabljeni sa višim cijenama i koji su uglavnom izvan sustava poreza na dodanu vrijednost i u vlasništvu privatnih lica. Tehnološki napredak i oprema kod motocikala nije značajna i stoga nema značajnog utjecaja na dinamiku, kvalitetu osposobljavanja i osobne performanse kandidata za vozača. Većina predlaže se izjednačiti sa ostalim kategorijama na 15 ili uvjetno minimalno na 12 godina)</p>	<p><b>Odbijen</b>  Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati.</p>
<p><b>HOK</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Prema mišljenju članova Hrvatske obrtničke komore, u nastavku prijedlozi: Članak 202. stavak 1. mijenja se i</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prijedlog za korekciju u čl. 202. st. 1. točki 1. se prihvaća. Ostali prijedlozi koji idu u smjeru snižavanja standarda se ne mogu prihvatiti, jer smatramo da je riječ o minimalnim standardima koje bi svaka autoškola trebala udovoljavati. Također, smatramo da su predložene maksimalne starosti</p>

glasi: (1) Za provedbu djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače, u skladu s člankom 201. ovoga Zakona, autoškola mora imati: 1) u radnom odnosu, sukladno odredbama zakona kojim se uređuju radni odnosi, instruktora vožnje te stručnog voditelja autoškole i predavača nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila koji mogu osposobljavati kandidate za vozače i kao instruktore vožnje u skladu s potrebama posla OBRAZLOŽENJE: Obzirom da Pravilnik o primjeni Direktive 2006/123/EZ izričito navodi da se ne smije autoškolama propisivati broj instruktora vožnje smatramo da je potrebno ukloniti riječi "potreban broj". Također, potrebno je ukloniti riječi "za uspješno ostvarivanje nastavnog plana i programa osposobljavanja kandidata za vozače" jer autoškola koja je dobila ovlaštenje za rad i upisana je u registar podrazumijeva se da je sposobna uspješno ostvarivati nastavni plan i program, pa ovakav dodatak samo otvara prostor za različita tumačenja zakona. 2) propisno opremljenu učionicu i uredski prostor, u vlasništvu ili zakupu. OBRAZLOŽENJE: Obzirom da Pravilnik o primjeni Direktive 2006/123/EZ izričito navodi da se ne smije autoškolama propisivati način organizacije ureda smatramo da je potrebno ukloniti riječi "za prijem kandidata i rad stručnog voditelja autoškole". Ovdje se također podrazumijeva da autoškola koja je dobila ovlaštenje za rad i upisana je u registar sposobna je nesmetano obavljati djelatnost, pa je potrebno ukloniti riječi "koja omogućuje nesmetano obavljanje djelatnosti," jer ovakav dodatak samo otvara prostor za različita tumačenja zakona. 3) propisno opremljeno i označeno prometno vježbalište za osposobljavanje kandidata za vozače onih kategorija vozila za koje autoškola ima ovlaštenja od najmanje 510 m<sup>2</sup>, udaljeno najviše 10 km cestom od autoškole, u vlasništvu ili zakupu OBRAZLOŽENJE: Obzirom da Pravilnik o primjeni Direktive 2006/123/EZ izričito navodi da se ne smije autoškolama propisivati način organizacije ureda što podrazumijeva i pomoćne prostore, odnosno sve prostore osim učionice, smatramo da je potrebno ukloniti riječi "i pomoćne prostore". Ovdje se također podrazumijeva da autoškola koja je dobila ovlaštenje za rad i upisana je u registar sposobna je nesmetano ostvarivati osposobljavanje kandidata i obavljanje djelatnosti, pa je potrebno ukloniti riječi "koji omogućuju nesmetano osposobljavanje kandidata i obavljanje djelatnosti," jer ovakav dodatak samo otvara prostor za različita tumačenja zakona. 4) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje, u vlasništvu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače i to B kategorije vozila do 10 godina starosti, kategorije vozila A1, A2, A, AM do 15 godina starosti i priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti. OBRAZLOŽENJE: Obzirom da se može dogoditi da vozilo autoškole bude zbog kvara ili prometne nezgode privremeno tehnički neispravno, u tom slučaju naravno neće biti korišteno u obuci kandidata ali će biti u vlasništvu autoškole, smatramo da je zbog nomotehničke ispravnosti potrebno ukloniti riječi "tehnički ispravno" jer to otvara mogućnost pogrešnog tumačenja zakona i eventualnu prekršajnu odgovornost autoškoli zbog posjedovanja vozila koje je privremeno tehnički neispravno. Također potrebno je ukloniti riječ "lizingu" jer je njezino značenje u hrvatskom jeziku isto što i najam. Osim navedenog, smatramo da je za vozila kategorije A1, A2, A, AM potrebno je propisati granicu do 15 godina

vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati. Pitanje propisivanja cijena osposobljavanja kandidata za vozače potrebno je regulirati na predloženi način kako bi se izbjeglo plaćanje penala zbog povrede prava Europske unije.

starosti obzirom na malu iskorištenost vozila tih kategorija tijekom kalendarske godine što dovodi do toga da vozila tih kategorija s više godina starosti imaju relativno malen broj prijeđenih kilometara te da realan rok amortizacije tih vozila traje značajno dulje nego kod vozila B kategorije. Općenito, sukladno članku 5. Direktive 2006/123/EZ koji govori o pojednostavljenju procedura, odnosno da svaka država članica EU treba pojednostaviti propise koji predstavljaju administrativne prepreke pružatelju usluga, u našem prijedlogu su iz stavka 1. članka 202. uklonjene one odredbe za koje smatramo da predstavljaju administrativno ograničenje ili prepreku slobodnom pružanju usluga na unutarnjem tržištu EU. Članak 202. stavak 5. mijenja se i glasi: (5) Troškove osposobljavanja snosi kandidat za vozača. Cijenu osposobljavanja autoškole slobodno određuju polazeći od osnovnih izračunskih elemenata koji predstavljaju najnižu ekonomski opravdanu vrijednost nastavnog sata. Osnovne izračunske elemente minimalne ekonomski opravdane vrijednosti nastavnog sata za predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila, za predmet Upravljanje vozilom za pojedinu kategoriju vozila i za predmet Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći uredbom propisuje Vlada Republike Hrvatske na temelju izračuna ekonomski opravdane cijene nastavnog sata u autoškoli. **OBRAZLOŽENJE:** Našim prijedlogom uvode se samo dvije promjene; odredba o donjoj zaštitnoj granici ekonomski opravdane vrijednosti nastavnog sata u autoškoli, odnosno o minimalnoj ekonomski opravdanoj vrijednosti nastavnog sata u autoškoli donosila bi se 1. zajedno za sva tri nastavna predmeta, dakle i za Prvu pomoć 2. uredbom Vlade Republike Hrvatske Smatramo da određivanje minimalne zaštitne vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Pružanje prve pomoći ne treba odvajati od Prometnih propisa i Upravljanja vozilom jer sva tri nastavna predmeta čine dio cjeline, odnosno čine jedinstveni nastavni proces osposobljavanja budućih vozača, što je sukladno članku 200. st. 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama: "(1) Osposobljavanje kandidata za vozače ... pretpostavlja jedinstveni nastavni proces koji se provodi prema propisanom programu. Program obuhvaća nastavne predmete: Prometni propisi i sigurnosna pravila, Upravljanje vozilom i Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći." Stoga je neophodno vrednovanje sva tri nastavna predmeta staviti u kontekst i u ravnopravan odnos. Na taj način izbjegao bi se sadašnji apsurdni nerazmjer koji postoji u vrednovanju nastavnih predmeta; nastavni sat iz Prve pomoći stoji 50,00 kuna, a nastavni sat iz Prometnih propisa tri puta manje - 17,00 kuna. Što se tiče našeg prijedloga da minimalnu zaštitnu vrijednost nastavnog sata u autoškoli određuje Vlada uredbom na temelju izračuna stručnih tijela, npr. strukovnih komora, institucija visokog obrazovanja i/ili instituta. Smatramo da bi se tako došlo do kvalitetnijeg rješenja jer bi pristup toj tematici temeljen na realnim parametrima donio i realnu ekonomski opravdanu cijenu školarine. Ako Vlada uredbom propiše ekonomski održivu i na egzaktnim podacima utemeljenu zaštitnu minimalnu vrijednost nastavnog sata, to bi posljedično dalo pozitivan doprinos podizanju kvalitete osposobljavanja vozača. A u RH postoje relevantna strukovna udruženja koje pokrivaju sve djelatnosti u RH i koja mogu meritorno evaluirati sve parametre koji utječu na troškove osposobljavanja kandidata za vozače. Ovdje želimo napomenuti da je



<p>početkom ove godine Republika Slovenija, koja se zbog svog dužeg staža u EU duže od nas bavi prilagodbom svojih zakona EU direktivama, u svom novom Zakonu o vozačima iz siječnja 2017. primijenila rješenje slično ovom koje mi predlažemo i to nakon što je sedam godina imala potpuno dereguliranu, odnosno nezaštićenu minimalnu vrijednost nastavnog sata u autoškoli. U Sloveniji se deregulacija djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače koju su oni proveli 2010. pokazala izuzetno lošim rješenjem, nekorisnim za djelatnost i štetnim za kandidate za vozače, i štetnim za sigurnost prometa, i za gospodarstvo pa i po državne financije. Slovenska gospodarska komora poslala nam je svoje očitovanje o problemu deregulacije djelatnosti autoškola gdje sve ovo, i s puno više detalja, obrazlažu. Nemojmo mi učiniti pogrešku koju Slovenci upravo ispravljaju. Tim više jer smo mi tu pogrešku već ispravili 2004. godine. Članak 202. stavak 6. BRIŠE SE: (6) Ovlašćuje se ministar nadležan za unutarnje poslove da donese Pravilnik o elementima za određivanje cijene nastavnog sata za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom. OBRAZLOŽENJE: S obzirom da je u našem prijedlogu člankom 5. propisano da se odluka o minimalnoj ekonomski opravdanoj vrijednosti nastavnog sata u autoškoli donosi zajedno za sva tri nastavna predmeta uredbom Vlade RH na temelju izračuna npr. strukovnih komora, institucija visokog obrazovanja i/ili instituta, ovaj se članak briše kao nepotreban. Također, ovaj je stavak nepotreban i u kontekstu formulacije "uzimajući u obzir" koju u stavku 5. navodi nositelj izrade zakona jer je to formulacija koja autoškole ne obvezuje na primjenu te je stoga Pravilnik kao takav nepotreban; elementi za određivanje cijene mogu biti izdani kao Uputa ili neka slična neobvezujuća forma.</p>	
<p><b>HGK</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Udruženje autoškola Hrvatske gospodarske komore podržava predložene izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama kako su navedene u Konačnom prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (dalje: Konačni prijedlog zakona). Udruženje je sa svojim prijedlozima sudjelovalo u izradi Konačnog prijedloga zakona te je značajan broj primjedbi i prijedloga uvažen. Udruženje posebno ukazuje na brisanje odredbi o autosimulatorima, ublažavanje prekršajnih odredbi koje imaju za posljedicu zatvaranju autoškola, produženju starosti vozila te na usklađenost odredbi o radnom vremenu zaposlenika autoškole s odredbama Zakona o radu. Nastavno na navedeno, Udruženje autoškola HGK drži potrebnim naglasiti da podržava postojeći sustav stjecanja prava na upravljanje vozilima A1 kategorije, odnosno zadržavanje odredbi važećega Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje se na isto odnose. Udruženje autoškola HGK je mišljenja da postojeći sustav značajno doprinosi sigurnosti samog vozača motocikla, a time i drugih sudionika u prometu i općenito sigurnosti prometa na cestama. Predlaže se izmjena članka 14. stavka 1. točke 4. Konačnog prijedloga zakona na način da odredba glasi: "4) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, lizingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo</p>	<p><b>Odbijen</b>  Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati, a pitanje propisivanja cijena osposobljavanja kandidata za vozače potrebno je regulirati na predloženi način kako bi se izbjeglo plaćanje penala zbog povrede prava Europske unije, tako da prijedloge nije moguće prihvatiti.</p>

<p>do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti.“ Naime, tehnička ispravnost se podrazumijeva tijekom osposobljavanja, ali u obzir se mora uzeti i mogućnost privremenog kvara ili oštećenja odnosno drugih razloga privremene neraspoloživosti vozila, a tijekom kojeg razdoblja osposobljavanje i provedba ispita privremeno nije moguća ili nastupe takve okolnosti prilikom obavljanja tih poslova. Starosne dobi predstavljaju usklađivanje s nepotrebnim ograničenjima u odnosu na prosječnu starost voznog parka koji je u operativnom opticaju na cestama u RH te je usklađen s ekonomski prihvatljivim vrijednostima i uvjetima poslovanja ukupne pokrivenosti nacionalnog teritorija. Set objektivnih razloga podizanja dobne granice za motocikle-ekonomska opravdanost, štete, rizici, niska stopa amortizacije, manja iskoristivost u kilometraži, veća habanja sa češćim oštećenjima, sezonsko korištenje u hladnijim područjima, skupi troškovi i otežani popravci u slučaju pada, skupa osiguranja, otežana brza zamjena za novi ili malo rabljeni s višim cijenama i koji su uglavnom izvan sustava poreza na dodanu vrijednost i u vlasništvu privatnih lica. Tehnološki napredak i oprema kod motocikala nije značajna i stoga nema značajnog utjecaja na dinamiku, kvalitetu osposobljavanja i osobne performanse kandidata za vozača. Nadalje, Udruženje autoškola predlaže brisati stavke 5. i 6. članka 14. Konačnog prijedloga zakona te zadržati odredbu članka 202. stavka 4. važećega Zakona o sigurnosti prometa na cestama koja glasi: „(4) Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se prema najmanjim jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, za pojedinu kategoriju vozila koje propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove. Troškove osposobljavanja snosi kandidat za vozača.“ Udruženje zastupa mišljenje kako odredbe važećega Zakona o sigurnosti prometa na cestama kojim su propisani jedinstveni minimalni izračunski elementi vrijednosti nastavnog sata treba obvezno zadržati. Razlozi za zadržavanje istog su višestruki. Slobodno formiranje cijena od strane autoškola kao rezultat ukidanja zaštitnih cijena koje su osiguravale minimalnu ekonomsku održivost, uz istovremenu liberalizaciju tržišta u pogledu mreže autoškola, rad novootvorenih autoškola izvan sustava PDV-a i nepostojanja kolektivnih ugovora za stručne djelatnike autoškola, dovelo bi do dampinških cijena na tržištu i nelojalne konkurencije. Isto bi za posljedicu imalo dugoročni, multiplikativno negativan utjecaj na aktivne subjekte na tržištu kroz smanjenje prihoda, pad zaposlenosti te u konačnici i na proračunske prihode Republike Hrvatske.</p>	
<p><b>Denis Pelosa</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Stavak (6) treba ispraviti kako bi isti bio usklađen sa postojećim člancima zakona u svezi donošenja podzakonskih akata, izbaciti upotrebu tzv "dakavice" i koji bi glasio: "(6) Pravilnik o elementima za određivanje cijene nastavnog sata za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom iz stavka 5. ovoga članka donosi ministar nadležan za unutarnje poslove.“</p>	<p><b>Odbijen</b>  Predložena formulacija je uobičajena u hrvatskoj nomotehnici te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Rajko Petrović</b></p>	<p><b>Primljeno na znanje</b></p>

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.**

Poštovani. Evo meni nakon 39 godina rada u struci osposobljavanja vozača nisu jasne neke elementarne stvari. Tema je Zakon o sigurnosti prometa na cestama u RH. A prijedlog Zakona izrađuje MUP. Dakle kakve veze ima takav Zakon sa reguliranjem uvjeta rada neke škole? Sam naziv i svrha Zakona je urediti odnose sudionika u PROMETU NA CESTI i to u smislu sigurnosti svih sudionika. A ne propisivati koje elemente mora imati nekakva učionica za teorisku nastavu počev od stolice sa naslonom, odvojenih muških i ženskih WC-a, ploče sa spužvom i kredom i slično. Ako je MUP već toliko zapeo sa uređenjem i propisivanjem rada autoškola, i to u najsitnije detalje od stolica sa naslonom, do u kojoj minuti i sekundi sata vožnje instruktor treba popuniti koju rubriku u Nalogu za osposobljavanje, što se nije upleo u uređivanje i propisivanje rada i uvjeta škola za puno važnija prometna zanimanja.. Da li je odgovornim službenicima MUP-a poznato kakvi kadrovi izlaze iz mnogobrojnih tzv.Učilišta u RH za prometna zanimanja od instruktora vožnje, profesionalnih vozača i nadalje, Da li vam je gospodo poznato da se razno razni prometni inženjeri školuju u BiH po ko zna kakvim nastavnim planovima i programima i da kadrovi iz takvih "Učilišta" stječu pravo, uz nekakvu sitnu provjeru, postati čak i Ovlašteni ispitivači a da nisu u stanju osobno upravljati vozilima vozačke kategorije za koje osposobljavaju ili ispituju kandidate. Neki dan mi jedan kolega stručni voditelj jedne autoškole kaže da mu se neki vozač-instruktor požalio da mu je teško raditi jer se boji prometa, da mu drugi vozači oduzimaju prednost, da se osjeća ugrožen na cesti i slično. Pa tko školuje takve vozače-instruktoare? Da li to ikoga u ovoj Državi zanima? Dakle autoškole su izgleda najveći problem a sva ostala "ljeva" i svakakva "učilišta" prometnih zanimanja kao što su KV vozači-profesionalci, vozači instruktori, taksisti, prometni inženjeri, rukovaoci građevinskim strojevima itd nisu bitna. I sada se radi što? Iz jednog relativno uređenog sustava osposobljavanja se ide raditi nered i kaos, dok npr država Slovenija i druge EU države rade obratno. Čak i Albanija ima bolje uređen sustav osposobljavanja vozača i provođenje vozačkih ispita. Dakle, kao što kaže sudac Kolakušić, umjesto da prepíšemo rješenja drugih država koja su poznato dobra mi se vrtimo u krug i vraćamo se na ono od prije 10-15 godina što je dokazano LOŠE. Prije 6-7 godina MUP je kažnjavao autoškole zatvaranjem (pazi, zatvaranjem na 30 dana!!!) jer su posuđivale Priručnike iz prometnih propisa kandidatima i time su, kao, narušavale cijenu (što je apsolutna nebuloza) da bi danas inzistirao da cijena autoškole bude kao paradajz i krumpiri na placu. Bez uvrede. ali meni to ne djeluje normalno. Ne razumijem takvu politiku. Lijep pozdrav.

Komentator ne iznosi nikakav zakonski prijedlog.

**Auto SL 91 d.o.o. Pula**  
**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.**

Prijedlog izmjene teksta članka 202. st.1. točke 4. . "4) najmanje jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, lizingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti. (Obrazloženje zakonodavcu: tehnička

**Odbijen**

Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati.

<p>ispravnost se podrazumijeva, posebno tijekom osposobljavanja, ali u obzir se mora uzeti i mogućnost privremenog kvara ili oštećenja odnosno drugog razloga privremene neraspoloživosti vozila, a tijekom kojeg razdoblja oposobljavanje i provedba ispita privremeno nije moguće ili nastupe takve okolnosti prilikom obavljanja tih poslova.)</p>	
<p><b>Rajko Petrović</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Poštovanje, ako se već podiže maksimalna starost vozila za osposobljavanje kandidata na 10 godina onda nije logično da se starost vozila za A, A1 i A2 kategorije ne podigne barem na 15 godina. Pa iz letimičnog pregleda nastavnih sati iz UV razvidno je da ta vozila naprave barem 10 do 15 PUTA MANJE nastavnih sati osposobljavanja. tijekom kalendarske godine. Pogotovo vozila A1 i A2 kategorije. A drugi problem je slijedeći: dakle barem sada je jasno da je podjela na TRI A kategorije bila totalno pogrešna, loša i bezvezna. Pa, ljudi moji, polagati A kategoriju na snažnom i opasnom motociklu od preko 600-700 cm<sup>3</sup> je ekvivalent polagati B kategoriju na Formuli 1. I to još s tim da kandidat u obuci nema uz sebe vozača instruktora, a svaka i najmanja pogreška s takvim snažnim vozilom je skoro SMRTONOSNA. Da li je vama u MUP-u jasno kakve strahove proživljavaju instruktori kada svog nevjешtog kandidata moraju pustiti u promet sa tako opasnim motociklom. Držim da je toj odredbi isključivi cilj financijski opteretiti autoškole, ali nije se imalo na pameti sigurnost u prometu. Naravno da nemam iluzije da će se ova moja primjedba uzeti u obzir, ali eto, kao dugogodišnji autoškolnik imam vam potrebu to reći.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati.</p>
<p><b>Hrvatski autoklub</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  U članku 202. stavak 1. točka 1. mijenja se i glasi: „1) u radnom odnosu, sukladno odredbama zakona kojim se uređuju radni odnosi, stručnog voditelja autoškole i predavača nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, koji mogu osposobljavati kandidate za vozače i kao instruktori vožnje propisani broj sati, kao i potreban broj instruktora vožnje za uspješno ostvarivanje nastavnog plana i programa osposobljavanja kandidata za vozače.“. Obrazloženje: Tumačenjem konačnog prijedloga ove odredbe može se zaključiti da stručni voditelj autoškole i predavač nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila ne mogu više osposobljavati kandidate za vozače i kao instruktori vožnje. Osim, ako je intencija zakonodavca bila da se stručni voditelj i predavač u autoškoli isključivo bave samo poslovima u njihovoj domeni, bez mogućnosti osposobljavanja kandidata za vozače i kao instruktori vožnje. Trenutno važeće odredbe Zakona to omogućuju, a što je pobliže propisano i određeno člankom 5. Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače („Narodne novine“, broj 124/2012., 129/2012., 146/2012., 151/2013. i 160/2013.). Mišljenja smo kako bi u ovome dijelu trebalo zadržati tekst važeće odredbe Zakona i navedenim djelatnicima autoškole omogućiti osposobljavanje kandidata za vozače određeni broj sati. To je važno zbog kontinuiteta bavljenja strukom i racionalnijim korištenjem radnog vremena. Ako se</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prijedlog za korekciju u čl. 202. st. 1. točki 1. se prihvaća. Ostali prijedlozi koji idu u smjeru snižavanja standarda se ne mogu prihvatiti, jer smatramo da je riječ o minimalnim standardima koje bi svaka autoškola trebala udovoljavati. Autoškole uvijek mogu imati i opremu koja je iznad postavljenih minimalnih standarda. Također, smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati. Pitanje propisivanja cijena osposobljavanja kandidata za vozače potrebno je regulirati na predloženi način kako bi se izbjeglo plaćanje penala zbog povrede prava Europske unije.</p>

predloženom odredbom takav pristup želio i nadalje zadržati, smatramo kako bi bilo uputno prihvatiti izmjene teksta odredbe na način kako je to i predloženo. Ako se željelo to pitanje rješavati naknadno, to bi svakako bilo otežavajuće, zbog toga što ne bi bilo zakonske osnove i uporišta za donošenje odredbi u provedbenom propisu. U članku 202. stavak 1. točka 4. mijenja se i glasi: „4) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, leasingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače, B kategorije do sedam godina starosti, A1, A2, A i AM kategorije do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 12 godina starosti.“. **Obrazloženje:** Značajan utjecaj na sigurnost cestovnog prometa ima tehničko stanje vozila, a vrlo negativan utjecaj ima starost vozila. Prosječna starost voznog parka za 2016. u Republici Hrvatskoj iznosi 13,76 godina. Prosječna starost vozila B kategorije, koja čine 76,0% voznog parka, iznosi 12,76 godina. Prosječna starost vozila C kategorije (N3), koja čine 1,3% voznog parka iznosi 12 godina. Prosječna starost vozila D kategorije (M3), koja čine 0,23% voznog parka iznosi 9,8 godina. Takva vozila imaju manje sigurnosne standarde, jer nemaju nove tehnološke uređaje „pametne uređaje“, kao što su ESP ili AEB ili ISA ili uređaj koji upozorava na izlazak iz prometne trake itd. Takva vozila nisu sigurna kao novija vozila koja su opremljena dodatnim uređajima i standardima koji pomažu vozaču i poboljšavaju njegovu sigurnost. Takva vozila nemaju digitalni tahograf, ....., nemaju ekološku podobnost, a na snazi je homologacijski zahtjev za standardima EURO 5 i EURO 6. Posebno se to odnosi na rabljena vozila C i D kategorije, koja kada dođu u Republiku Hrvatsku, su na kraju svog životnog vijeka s brojnim potrošenim komponentama na ovjesu, upravljaču, motoru, transmisiji i ostalom. Ona su nepovoljna i s gledišta sigurnosti cestovnog prometa i s ekološke podobnosti. Naime, takva vozila zahtijevaju skupo održavanje, obnavljane relativno skupih dijelova, te su kao takva manje pogonske pouzdanosti. Zaključno s 24. travnjem 2017. u sustavu osposobljavanja kandidata za vozače u svim autoškolama u Republiku Hrvatsku ukupno je 1.393 vozila B kategorije, čija je prosječna starost 3,5 godina; 75 vozila C kategorije, čija je prosječna starost 9,6 godina; 26 vozila D kategorije, čija je prosječna starost 8,5 godina. Zbog čega se žele narušiti postignuti standardi, na štetu sigurnosti cestovnog prometa i kvalitete osposobljenosti novih vozača. Sa stanovišta upravljanja i rukovanja ovakvim vozilima jako je bitno da se kandidati za vozače osposobljavaju na relativno modernim vozilima opremljenim tehničkim rješenjima koja su «up to date» sa današnjim tehničkim rješenjima na gospodarskim vozilima. Naime, vozila starijih generacija nisu opremljena uređajima poput usporivača (hidrauličkih ili elektromagnetskih), s EBS kočnom instalacijom (kočna instalacija gdje se prijenos kočnog signala obavlja električnim signalom, a ne pneumatskim vodovima), disk kočnicama (stara vozila su redovno opremljena samo bubanj kočnicama čija je karakteristika kočne sile i pregrijavanja drugačija od današnjih kočnica), stara vozila nemaju elektronske panele za kontrolu pojedinih bitnih sustava na vozilu, starija vozila nemaju nove sekvencijalne mjenjače, automatizirane mjenjače, starija priključna vozila nisu opremljena dodatnim električnim konektorima poput EBS-a ili nemaju «tristop» kočne cilindre za upravljanje pomoćnom kočnicom itd.

Uostalom, ako bi se željelo situaciju do kraja karikirati, onda bi se moglo reći da se vozački ispit može polagati i na najstarijim vozilima TAM-a 5000, a svatko će, pa i najveći laik, odmah primijetiti da bi osposobljavanje kandidata na vozilima sa starim i arhaičnim tehničkim rješenjima bilo prije svega smiješno, ali i vrlo opasno sa stanovišta sigurnosti novih vozača. U članku 202. iza stavka 2. dodaje se novi stavak 3. koji glasi: „(3) Autoškola može, osim uvjeta iz stavka 1. točke 4. ovoga članka, zbog tehnološkog razvoja i primjene novih tehnologija za provedbu sadržaja programa osposobljavanja kandidata za vozače koristiti i vozila prilagođena za osobe s invaliditetom, vozila s automatiziranim prijenosom, vozila s hibridnim pogonom, vozila na električni pogon kao i suvremene simulatore vožnje.“. Dosadašnji stavci 3. do 6. postaju stavci 4. do 7. Obrazloženje: Djelatnost osposobljavanja kandidata za vozače mora se kontinuirano unaprjeđivati i pratiti moderne trendove u primjeni novih tehnologija i tehničkih rješenja. Intencija je da se za osposobljavanje osoba s invaliditetom mogu koristiti vozila prilagođena za osobe s invaliditetom u skladu s novim tehnološkim rješenjima koja omogućavaju lakši pristup vozilu, bolju prilagodbu i lakše i jednostavnije upravljanje i rukovanje. Kada je riječ o korištenju vozila s automatiziranim prijenosom, danas je to trend koji je sve više prisutan kako kod upravljanja osobnim automobilima, još više kod upravljanja gospodarskim vozilima. Trenutno se u Europi proizvode i za prijevoz koriste vozila C i D kategorije s automatiziranim prijenosom (oko 80 %), čije prednosti su brojne u odnosu na vozila s ručnim prijenosom. Zašto ne omogućiti kandidatima za vozače da koriste takve pogodnosti, jer je učenje vožnje na takvim vozilima lakše, brže i jednostavnije. Zašto ne omogućiti da novi vozači nakon što polože vozački ispit budu pripremljeni za uvjete na tržištu, kako bi bili što kvalitetnije osposobljeni za obavljanje poslova vozača motornog vozila. Primjerice, većina autobusa u javnom gradskom prijevozu imaju automatizirani prijenos, a u procesu osposobljavanja kandidat nije niti bio u situaciji da vidi kako izgleda automatizirani prijenos, a kamoli da ga koristi i osposobljava se na takvom vozilu. Još jasniji primjer su tegljači s poluprikolicom koji se koriste za prijevoz tereta, a koji imaju automatizirani prijenos. Stoga je potrebno omogućiti autoškolama i kandidatima za vozače koristiti takva vozila u procesu osposobljavanja, jer je to način za kvalitetnije osposobljavanje i neposrednu pripremu novih vozača za tržište. Poseban trend na tržištu je korištenje vozila s hibridnim pogonom. Društvo mora voditi brigu o korištenju obnovljivih izvora energije, zaštiti zdravlja svojih građana i o okolišu. Brojne su prednosti korištenja takvih vozila, a najvažnije su, primjerice ušteda goriva, nečujan rad motora, manja emisija štetnih plinova te manje zagađenje okoliša. Takva vozila se sve više koriste za taksi prijevoz, za dostavu u gradskim uvjetima i dr. Ujedno je kod građana prisutna viša razina svijesti za ekološkim osvješćivanjem i korištenjem takvih vozila. Gdje će građani, kao kandidati za vozače naučiti upravljati takvim vozilima i osjetiti njihove prednosti korištenja, ako ne u autoškoli i u procesu osposobljavanja. Korištenje vozila na električni pogon je budućnost koja je počela. Prednosti korištenja vozila na električni pogon u odnosu na vozila čiji motori koriste fosilna goriva su neusporediva. Zašto ne omogućiti autoškolama i kandidatima za vozače da u procesu osposobljavanja koriste takva vozila? Zašto ne pratiti

moderne tehnologije i trendove na tržištu, jer će za nekoliko godina više europskih gradova zabraniti korištenje vozila s dizel motorom, a prednost će dati električnim automobilima. Na kraju ono što će najviše koristiti i pomoći autoškolama i kandidatima za vozače je uvođenje i korištenje suvremenih simulatora vožnje u procesu osposobljavanja. Napredak informatičke tehnologije danas omogućava izradu simulatora vožnje po cijenama koje su dostupne autoškolama. Simulacija koja je nekad bila rezervirana za krajnje stručne i skupocjene djelatnosti (zrakoplovstvo) odsad je dostupna široj javnosti. Koje su prednosti simulatora? Simulator je uređaj zahvaljujući kojem se kandidata za vozača stavlja u situaciju koja nalikuje stvarnoj vožnji. Kandidat rukuje upravljačkim uređajima koji su isti kao na pravom automobilu. Pritom na zaslonu vidi okruženje usporedivo s onim koje bi vidio kad bi zaista bio za upravljačem, u prometu. Zahvaljujući razvoju računalno generiranih slika, moguće je potpuno interaktivno rekonstruirati cjelokupno okruženje, cestu, znakove, vozila i prometne situacije. Na koji način simulator može pridonijeti osposobljavanju za upravljanje vozilom? Tijekom vježbanja smanjen je kandidatov strah, obuka je bolja nego u stvarnom okruženju koje je često za kandidata stresno. Budući da je okruženje u vožnji u potpunosti kontrolirano, moguće je određeno vrijeme usredotočiti se na određeni cilj poučavanja. Moguće je kandidata staviti u situacije u kojima se ne nalazi baš često na cesti, s mogućim simulacijama opasnih situacija, pri čemu nema rizika. Brojne studije pokazuju kako obuka na simulatoru vožnje za kandidate može biti daleko učinkovitija, jer pomaže boljem razumijevanju pravila prometa, kao i u rutini u rukovanju komandama i upravljanju vozilom i na takav način, doprinosi smanjenju straha od stvarnih situacija u prometu. Posebna prednost vezana je za percepciju opasnosti. Kandidati mogu brzo prepoznati, izbjeći i prema potrebi reagirati na potencijalne opasnosti, što je znatno lakše prakticirati na simulatoru. Takav pristup omogućava veliki pedagoško-didaktički potencijal, koji je posebno koristan za kandidate za vozače. Iz svih navedenih razloga, vožnja i vježbanje na simulatoru, mogućnost je za kvalitetnije osposobljavanje kandidata za vozače. Stoga se u stavku 3. predlaže uvođenje nove odredbe, kao neobvezujuće, ali koja nudi novi pristup i nove standarde. U članku 202. dosadašnji stavak 5. mijenja se i glasi: „(5) Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se prema najmanjim jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, za pojedinu kategoriju vozila koje propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove.“. Obrazloženje: Smatramo da je utvrđivanje najmanjih jedinstvenih minimalnih izračunskih elemenata vrijednosti nastavnog sata za pojedini predmet u autoškoli, bio ključni čimbenik kvalitete osposobljavanja i rada, jer negativno iskustvo zbog nelojalne konkurencije i loše posljedice iz prethodnog razdoblja na to posebno upućuju. U Direktivi 2006/123/EZ o uslugama od države članice traži se da ih ocijeni na temelju nediskriminacije, nužnosti i proporcionalnosti iz članka 15. stavka 3. navedene Direktive i izradi procjenu učinka. Uz uvažavanje činjenice da se za najmanje „tarife“ ne predviđa izravna zabrana, predlažemo da nadležna tijela ocijene na temelju kriterija nediskriminacije, nužnosti i proporcionalnosti te dosadašnjeg iskustva i dobre prakse opravdanost zadržavanja najmanjih jedinstvenih

minimalnih izračunskih elemenata vrijednosti nastavnog sata. Uvažavajući razinu postignutih standarda i kvalitete rada u djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače, ukidanje jedinstvenih minimalnih izračunskih elemenata vrijednosti nastavnog sata u autoškoli, doveo bi do pojave nelojalne konkurencije i pada kvalitete rada stručnih kadrova. Negativno iskustvo takvog načina rada u djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače bilo je prisutno od 1991. sve do 2005. Djelatnost je stavljena na tržište i zasnivala se na slobodnim tržišnim načelima. Uvjeti rada i otvaranja autoškola temeljili su se na primjeni vrlo liberalnih propisa, bez posebnih uvjeta i standarda. Autoškole su imale vrlo različite prostorne, kadrovske, materijalne i druge uvjete rada. Suprotno tada važećim tržišnim načelima nelojalna konkurencija, rad na crno, neplaćanje poreza, niska cijena rada i nedovoljna stručnost kadrova te niska kvaliteta osposobljavanja kandidata za vozače, dovela je do borbe za golu egzistenciju, s konkretnim posljedicama pogoršanja stanja sigurnosti cestovnog prometa u povećanju broja poginulih na cestama, a osobito mladih vozača. Zakonom iz 2004. utvrđeni su i uvedeni novi kriteriji i standardi u djelatnost osposobljavanja kandidata za vozače, što je omogućilo da se ta djelatnost od općeg interesa, obavlja na značajno kvalitetniji način, a što je u konačnici rezultiralo poboljšanjem kvalitete rada autoškola i osposobljenosti novih vozača, smanjenjem broja poginulih na cestama te poboljšanjem sigurnosti cestovnog prometa. Konkretno, u zadnjih 10 godina broj prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači kontinuirano se smanjuje. Primjerice, 2007. mladi vozači skrivili su 12.297 prometnih nesreća, a 2016. skrivili su 3.151 prometnu nesreću. U tim prometnim nesrećama 2007. poginulo je 137 osoba, a 2016. poginule su 43 osobe. Sve navedeno upućuje na zaključak kako trenutno važeću odredbu članka 202. stavak 4. Zakona treba zadržati. U konačnom tekstu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama predloženi Pravilnik o elementima za određivanje cijene nastavnog sata nema nikakvu svrhu. U članku 202. konačnog prijedloga Zakona stavak 6. briše se. Obrazloženje: Zadržavanjem trenutno važeće odredbe članka 202. stavak 4. Zakona, nema potrebe za ovim stavkom.

**HRVATSKE AUTOŠKOLE  
KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I  
DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA  
CESTAMA, Članak 14.**

Prijedlog izmjene članka 202. točke 4. 4. najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu, lizingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače B kategorije vozila do 10 godina starosti, A1, A2, A, AM kategorije do 15 godina starosti a za ostale kategorije vozila do 20 godina starosti. Obrazloženje: Ovim Zakonom je propisana obveza provođenja preventivnih ili periodičnih tehničkih pregleda svih vozila koja sudjeluju u procesu osposobljavanja čime se dokazuje njihova tehnička ispravnost. Podržavamo prijedlog za B kategoriju vozila do 10 godina starosti. Ograničavanje starosti na deset godina za vozila A, A2, A i AM kategorije, je i ekonomski neodrživo ako se zna, da na primjer, motocikl na godinu radi svega 6 - 7 mjeseci i u deset godina prijeđe cca 8.000 – 12.000 kilometara. Poznavajući visinu troškova takvog vozila, jasno je da se ono u razdoblju od 10 godina ne može ni djelomično amortizirati pa je samim

**Odbijen**

Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati.



<p>time postojeća zakonska odredba neodrživa. Činjenica je da autoškola mora imati tri motocikla i jedan skuter. Obzirom na nove tehnologije ugradnje kvalitetnijih materijala u motociklističkoj industriji, motocikli su daleko kvalitetniji nego prije te mogu zadovoljiti potrebe u autoškolama više od deset godina. Napominjemo samo da primjerice u Njemačkoj, koja ima daleko viši standard nego Hrvatska, nema ograničenja glede starosti vozila za obuku već se na njemu može obučavati sve dokle je vozilo tehnički ispravno. S produženjem starosne dobi vozila ne bi se narušili aspekti sigurnosti prometa i kvaliteta osposobljavanja.</p>	
<p><b>HRVATSKE AUTOŠKOLE KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b> Prijedlog izmjene članka 202. točke 6 (6) Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se prema jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, po pojedinoj kategoriji vozila, sa "B" kategorijom kao osnovicom, a koje kao minimalne propisuje i najmanje jedanput godišnje usklađuje, prema zahtjevima Ministarstvo unutarnjih poslova. <b>Obrazloženje:</b> Obzirom na neprestani rast cijena nafte, redovnog inflatornog ciklusa, porasta troškova života i bruto plaća, kao i svih ostalih troškova poslovanja, jedinstvene minimalne izračunske elemente, kao važan zaštitni mehanizam u djelatnosti osposobljavanja vozača, potrebno je godišnje najmanje jedanput usklađivati s indeksom rasta cijena. Time se osigurava da minimalna zaštitna cijena uistinu to i bude, a ne da se autoškole dovedu u poziciju ( kao sada ) da ta cijena ne pokriva ni najosnovnije troškove. Situacija u kojoj neki troškovi poslovanja porastu skoro i 100% a jedinstveni minimalni izračunski elementi vrijednosti nastavnog sata ostanu nepromijenjeni opasna je za ovu djelatnost (koja se obavlja u općem interesu) jer izravno može utjecati na razinu kvalitete osposobljavanja. Neprimjenom takve metode nadalje se dozvoljava implementacija damping cijena u kombinaciji sa neprijavlivanjem stvarnih troškova i prevaciranjem istih iz zakonski oporezivih u neoporezive, najčešće na teret poreza i doprinosa, čime su ugroženi najviše sami instruktori-zaposlenici kao najbrojniji u samoj djelatnosti.</p>	<p><b>Odbijen</b> Pitanje propisivanja cijena osposobljavanja kandidata za vozače potrebno je regulirati na predloženi način kako bi se izbjeglo plaćanje penala zbog povrede prava Europske unije.</p>
<p><b>HRVATSKE AUTOŠKOLE KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b> Članak 202. točka 3. briše se. <b>Obrazloženje:</b> Mišljenja smo da propisno opremljeno i označeno prometno vježbalište za osposobljavanje kandidata za vozače treba ukinuti jer više nema svrhu. Ako je već potrebno za sprovođenje ispita tada neka HAK osigura propisno opremljeno i označeno prometno vježbalište za sprovođenje ispita. Istodobno to su veliki nepotrebni troškovi za autoškolu. Poligonske radnje koje se vježbaju na prometnom vježbalištu ionako ispitivači sprovode ispituju na javnim cestama odnosno javnim površinama.</p>	<p><b>Odbijen</b> Prijedlog nije moguće prihvatiti, jer smatramo da je prometno vježbalište esencijalno za uspješno i kvalitetno provođenje postupka osposobljavanja kandidata za vozače.</p>
<p><b>HRVATSKE AUTOŠKOLE KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b> Prijedlog izmjene članka 202. točke 4. 4. najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja</p>	<p><b>Odbijen</b> Smatramo da su predložene maksimalne starosti vozila pojedinih kategorija dobre te da ih ne bi trebalo dodatno podizati.</p>

<p>osposobljavanje u vlasništvu, lizingu ili najmu, opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače B kategorije vozila do 10 godina starosti, A1, A2, A, AM kategorije do 15 godina starosti a za ostale kategorije vozila do 20 godina starosti.</p>	
<p><b>HRVATSKE AUTOŠKOLE</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 14.</b>  Prijedlog izmjene članka 202. točke 6 (6)  Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se prema jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, po pojedinoj kategoriji vozila, sa "B" kategorijom kao osnovicom, a koje kao minimalne propisuje i najmanje jedanput godišnje usklađuje, prema zahtjevima Ministarstvo unutarnjih poslova.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Pitanje propisivanja cijena osposobljavanja kandidata za vozače potrebno je regulirati na predloženi način kako bi se izbjeglo plaćanje penala zbog povrede prava Europske unije.</p>
<p><b>Romana Hornis</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 16.</b>  Članak 206. Treba BRISATI riječi "stručnog nadzora nad radom autoškola" i treba točno naglasiti koje poslove stručnog nadzora treba provjeravati nadzorom stručne organizacije nad radom autoškola, znači poslove iz provedbe predavanja iz Prometnih propisa i poslove provedbe iz predmeta Upravljanje vozilom sto se tiče stručnog nadzora metodičkih, didaktičkih i ostalih cjelina u provedbi procesa osposobljavanja kandidata u obrazovnom smislu ... više od toga ne. Obzirom da su za radne odnose nadležne institucije inspekcije rada, za knjigovodstvene i financijsko upravne porezna uprava, uvjete na radu i zaštite na radu državni inspektorat zaštite na radu.... Ovim prijedlogom bi se izbjegle nepotrebne kontrole od strane ovlaštene stručne organizacije te dvojbene kriterije prekršaja za određene nedostatke nadležnih institucija i ovlaštene stručne organizacije. Smatram da je ovakav način nadzora dodatno administrativno opterećenje za poduzetništvo a pogotovo na Prekršajnim sudovima gdje većina sudaca govori da Zakoni nisu usklađeni ali da se moraju poštovati svi Zakoni i Pravilnici koji uređuju ovu djelatnost i ako Zakon kaže jedno a Pravilnik drugo....</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne može prihvatiti, jer je obavljanje stručnog nadzora nad radom autoškola upravo jedan od bitnih razloga za povjeravanje javnih ovlasti stručnoj organizaciji.</p>
<p><b>Novakdo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 16.</b>  Članak 206. (1) treba BRISATI riječi " stručnog nadzora nad radom autoškola " i treba glasiti: (1) Poslovi organiziranja i provođenja vozačkih ispita , stručnog usavršavanja i provjere stručne osposobljenosti , organiziranja i i provođenja stručnih ispita za predavače , stručne voditelje i ovlaštene ispitivače iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom,kao javne ovlasti, povjeravaju se stručnoj organizaciji , koju na temelju javnog natječaja, ovlasti ministarstvo nadležno za unutarnje poslove. Obrazloženje : kako upravni i ispekcijiski nadzor nad radom autoškola obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, radno pravne poslove kontrolira inspekcija za radne odnose , financijsko upravne kontrolira inspekcija porezne uprave , uvjete na radu kontroliraju inspektori državnog inspektorata. Čemu kontrola još i stručna organizacija. Ako ne prihvatite</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne može prihvatiti, jer je obavljanje stručnog nadzora nad radom autoškola upravo jedan od bitnih razloga za povjeravanje javnih ovlasti stručnoj organizaciji.</p>

<p>predloženu promjenu , tada treba striktno opisati koji su to poslovi koje ovlaštene nadzornik stručne organizacije može odnosno ima pravo gledati. Logikom struke to je prisustvovanje na nastavi i za vrijeme upravljanja vozilom a sve s ciljem poboljšanja osposobljavanja kandidata za vozače. Upravo Direktiva koja nalaže ukidanje minimalne cijena nastavnog sata te ukidanje mreže autoškola, također napominje da nije dobro administrativno opteretiti tvrtke te da između resornog ministarstva i tvrtki - autoškola nisu potrebne druge agencije .</p>	
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 17.</b>          Članak 17. U stavku 4. iza riječi: „ završila najmanje ,“ dodaju riječi: „pedagošku grupu predmeta, specijalistički diplomski stručni studij ili“ , a riječi : „položenim ispitom za instruktora vožnje“ zamjenjuju se riječima: „važećom licencom instruktora vožnje“ i iskustvom od najmanje tri godine na poslovima osposobljavanja kandidata za vozača one vozačke kategorije za koju provodi ispite.          OBRAZLOŽENJE: Jedan od najbitnijih preduvjeta kvalitetne provedbe ispita i dokaz kompetencija je svakako kvalitetan rad na osposobljavanju osoba za vozača u trajanju od najmanje tri godine onih vozačkih kategorija koje ispitivač provodi i uz to pedagoško-psihološka izobrazba. To mora biti okosnica, sve drugo je manje značajno za kompetencije ispitivača.</p>	<p><b>Odbijen</b>          Smatramo da su uvjeti za ispitivača postavljeni na način kojim se osigurava njihova stručnost i profesionalnost te se prijedlog ne može prihvatiti.</p>
<p><b>HOK</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 18.</b>          Kako bi se omogućila kategorizacija i stupnjevanje nedostataka utvrđenih stručnim nadzorom nad radom autoškola predlažemo da se u Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama iza članka 18. doda članak 18.a te da glasi: Članak 18.a dodaje se i glasi: (1) Osposobljavanje kandidata za vozače je djelatnost od općeg interesa, a obavljaju je autoškole. (2) Radi provjere ispravnosti obavljanja djelatnosti iz stavka 1. obavljaju se stručni nadzori nad radom autoškola. (3) Stručni nadzori nad radom autoškola su redoviti i izvanredni. (4) Stručnim nadzorom nad radom autoškola utvrđuje se udovoljava li autoškola uvjetima propisanim za osposobljavanje kandidata za vozače i izvodi li se nastava u autoškoli stručno i kvalitetno te sukladno propisima. (5) O obavljenom stručnom nadzoru nad radom autoškole vodi se evidencija i izdaje zapisnik o obavljenom stručnom nadzoru. (6) Nedostaci utvrđeni tijekom stručnih nadzora nad radom autoškola mogu biti nekategorizirani ili se kategoriziraju kao manji, veći ili veliki. 1) manji nedostaci su oni koji nemaju znatan učinak na ispravnosti obavljanja djelatnosti te ostale manje neusklađenosti, ali je primjereno dati upozorenje u vezi otklanjanja nedostataka 2) veći nedostaci su oni koji mogu ugroziti ispravnost obavljanja djelatnosti te dovesti u pitanje izvršenje poslova osposobljavanja kandidata za vozače u skladu s propisima ili druge veće neusklađenosti 3) veliki nedostaci su oni koji čine izravnu i neposrednu ugrozu za obavljanje djelatnosti te koji potpuno onemogućavaju izvršenje poslova osposobljavanja kandidata za vozače (7) Ako je tijekom stručnog nadzora nad radom autoškole utvrđeno da autoškola ima više nedostataka koji pripadaju u različite kategorije nedostataka sukladno</p>	<p><b>Odbijen</b>          Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu.</p>

stavku 6. ovoga članka, smatrat će se da autoškola ima nedostatak većeg stupnja težine. Ako je tijekom stručnog nadzora utvrđeno da autoškola ima više nedostataka koji pripadaju u istu kategoriju nedostataka sukladno stavku 6. ovoga članka, smatrat će se da autoškola ima nedostatak većeg stupnja težine, ako utvrđeni nedostaci zajedno predstavljaju veću ugrozu za obavljanje djelatnosti. (8) Na temelju rezultata stručnog nadzora nad radom autoškole i utvrđenih kategoriziranih nedostataka formira se i sustav stupnjevanja ugroze za obavljanje djelatnosti. (9) Popis mogućih nedostataka utvrđenih tijekom stručnog nadzora nad radom autoškole i stupanj njihove težine propisat će se pravilnikom iz stavka 13. ovoga članka. (10) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove je kontaktna točka koja u području stručnog nadzora nad radom autoškola provodi suradnju s kontaktnim točkama drugih država članica Europske unije, dostavlja Europskoj komisiji podatke u području stručnog nadzora nad radom autoškola te osigurava razmjenu informacija i pružanje pomoći s kontaktnim točkama drugih država članica. (11) Ako su u radu autoškole koja nema sjedište u Republici Hrvatskoj nego ima poslovni nastan, utvrđeni veći ili veliki nedostaci ili nedostaci koji za posljedicu imaju ograničenje ili nemogućnost obavljanja djelatnosti, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove obavijestit će kontaktnu točku države članice u kojoj autoškola ima sjedište o rezultatima stručnog nadzora nad radom te autoškole. (12) U slučaju iz stavka 11. ovoga članka, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove može zatražiti nadležno tijelo države članice u kojoj je autoškola ima sjedište, preko njezine kontaktne točke, poduzimanje prikladnih naknadnih mjera. (13) Ministar nadležan za unutarnje poslove donosi Pravilnik o stručnom nadzoru nad radom autoškola. OBRAZLOŽENJE: Obzirom da je za djelatnost cestovnog prijevoza ovim Zakonom određeno da nedostaci koji se utvrde tehničkim pregledom vozila budu KATEGORIZIRANI i potom STUPNJEVANI (čl. 28., odnosno članak 255.) kao manji, veći i opasni te da se prema tome utvrđuje i stupanj odgovornosti prijevoznika smatramo da bi se isto trebalo primijeniti i na djelatnost autoškola te kategorizirati i stupnjevat nedostatke koji se utvrde tijekom stručnog nadzora nad radom autoškola. Također treba napomenuti da se odgovornost prijevoznika za utvrđene nedostatke ne kažnjava kao kod autoškola trajnom zabranom rada tvrtke, ili trajnim oduzimanjem licence vlasniku i stručnom osoblju nego je, ovisno o stupnju utvrđenog nedostatka, zapriječena kazna NOVČANA (čl. 24., odnosno članak 236.) pa smo stoga predložili i promjene kaznenih odredbi u članku 213. Zakona.

**HOK**  
**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.**

Nastavno na naš prijedlog da se izvrši kategorizacija i stupnjevanje nedostataka utvrđenih stručnim nadzorom nad radom autoškola potrebno je u članku 19. izvršiti i izmjenu stavka 3. članka 213. i ukinuti stavak 4. tako da glasi Članak 19. Članak 213. stavak 3. mijenja se i glasi: (3) Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlašteni ispitivač, odnosno ovlašteni nadzornik, ne obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku od 90 dana. Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor

**Odbijen**

Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu. Također, pitanje upravnog postupka odnosno upravnog spora riješeno je sukladno pravilima odnosnih propisa.

vožnje, ovlaštenu ispitivača, odnosno ovlaštenu nadzornika, ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove pokrenut će protiv istih prekršajni postupak. Članak 213. stavak 4. BRIŠE se kao nepotreban (4) Protiv rješenja iz stavka 3. ovog članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor. OBRAZLOŽENJE Obzirom da je za djelatnost cestovnog prijevoza ovim istim zakonom o kojem se sad vodi javna rasprava, određeno da NEDOSTACI koji se utvrde tehničkim pregledom vozila budu KATEGORIZIRANI i potom STUPNJEVANI (čl. 28., odnosno članak 255.) kao manji, veći i opasni te da se prema tome utvrđuje i stupanj odgovornosti prijevoznika smatramo da bi se isto trebalo primijeniti i na djelatnost autoškola. Treba napomenuti da se odgovornost prijevoznika za utvrđene nedostatke ne kažnjava kao kod autoškola trajnom zabranom rada tvrtke, ili trajnim oduzimanjem licence vlasniku i stručnom osoblju nego je, ovisno o stupnju utvrđenog nedostatka, zapriječena kazna NOVČANA (čl. 24., odnosno članak 236.) Nejasno je i nije definirano ni zakonom niti pravilnikom koje bi to moralo biti postupanje i/ili nepostupanje autoškole/stručnog zaposlenika u obavljanju djelatnosti a da to zaslužuje tako DRASTIČNU KAZNU kojom se pravnom subjektu TRAJNO zabranjuje rad i pojedincu TRAJNO oduzima profesionalna licenca. Stoga smatramo da je potrebno odluku o eventualnoj kazni, ukoliko se nedostaci ne uklone u roku od 90 dana, PREPUSTITI NADLEŽNOM SUDU pa u tom smislu predložimo i izmjenu stavka 3. članka 213. Također, odredbi popunt onih u članku 19., odnosno članku 213. stavak 4., da protiv rješenja o trajnoj zabrani rada i trajnom oduzimanju licence ŽALBA NIJE DOPUŠTENNA nego se može pokrenuti upravni spor, nema u odredbama o obavljanju drugih djelatnosti obuhvaćenih ovim Zakonom pa smatramo da navedenu odredbu, odnosno stavak 4. članka 213. treba ukinuti i iz razloga kako bi se ostvarila ravnopravnost i jednakost pred zakonom svih poslovnih subjekata čiju djelatnost regulira ovaj Zakon.

**Hrvatski autoklub**  
**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.**

U članku 213. stavak 3., 4., 5. i 10. mijenjaju se i glase:  
„(3) Ako autoškola ne ispunjava propisane uvjete iz članka 202. ovoga Zakona, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će joj naložiti otklanjanje nedostataka u roku do 30 dana, u kojem roku autoškola ne smije obavljati djelatnost osposobljavanja kandidata za vozače, odnosno do otklanjanja utvrđenih nedostataka. Ako autoškola ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će joj oduzeti ovlaštenje za rad. (4) Ako stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje ili ovlaštenu ispitivač ne obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku do 30 dana. Ako stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje ili ovlaštenu ispitivač ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će stručnom voditelju, predavaču, instruktoru vožnje ili ovlaštenom ispitivaču oduzeti dozvolu (licencu). (5) Protiv rješenja iz stavka 3. i 4. ovog članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor. (10) Za prekršaj iz stavka 3. i 4. ovog članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od

**Odbijen**

Smatramo da je način provođenja nadzora nad stručnom organizacijom i autoškolama predložen na odgovarajući način te se prijedlog ne prihvaća.

<p>1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.“. Obrazloženje: U članku 202. stavak 1. propisano je da za provedbu djelatnosti osposobljavanja kandidata za vozače autoškola mora imati uvjete od točke 1. do 5. Iz predložene odredbe članka 213. stavak 3. proizlazi da autoškola može obavljati djelatnost osposobljavanja kandidata za vozače i ako ne ispunjava propisane uvjete. Stoga se predlaže rok do 30 dana za otklanjanje utvrđenih nedostataka, s time što autoškola dok taj rok traje, odnosno do otklona utvrđenih nedostataka ne smije obavljati djelatnost osposobljavanja kandidata za vozače.</p>	
<p><b>Denis Peloz</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.</b>  Potrebno je ispraviti, uskladiti i dopuniti stavak (3) koji bi trebao glasiti: "(3) „Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštene ispitivač, odnosno ovlaštene nadzornik, ne obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku od 30 dana. Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštene ispitivač, odnosno ovlaštene nadzornik, ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će autoškoli zabraniti rad, a stručnom voditelju, predavaču, instruktoru vožnje, ovlaštenom ispitivaču odnosno ovlaštenom nadzorniku oduzeti dozvolu (licencu).“.</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prijedlog se prihvaća.</p>
<p><b>Denis Peloz</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.</b>  Sustav novčanih kazni u stavcima (7) do (10) je općenit i nije primjeren težini prekršaja. Propušteno je primjereno financijsko kažnjavanje u odnosu na težinu prekršaja, veličinu i snagu prekršitelja što se posebno vidi iz izjednačavanja ovlaštene stručne organizacije i mikro/male autoškole pravna/fizička osoba obrtnik i odgovornih osoba u pravnim osobama odnosno fizičke osobe obrtnika, a problem nastaje i zbog često dvojne ili trojne funkcije u istoj osobi a koja je istovremeno i odgovorna osoba ukoliko se novčane kazne zbrajaju posebno kod odogovorne osobe u pravnoj osobi. Smisao određivanja novčanih kazni je transparentnost, primjerena visina iznosa u odnosu na težinu prekršaja, te efektivna naplata izrečenih kazni i izbjegavanje dodatnih troškova prekršajnog postupka. Iz članka (11) je razvidno da zakonodavac nije predvidio razliku u težini prekršaja te dopušteno kažnjavanje u istom fiksnom iznosu za beznačajni prekršaj bez stvarnih štetnih posljedica i npr. za obavljanje poslova tijekom zabrane rada koji prema logici zapravo predstavlja najteži prekršaj obzirom da bi automatizmom u primjeni bio element recidiva ukoliko je zabrana rada uopće nastupila, odnosno nije ispoštovan rok za otklon nedostataka. Predlažem izmjeniti stavke članka , a kako slijedi: "(8) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ili fizička osoba obrtnik, ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima te novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 kuna, ako osposobljava kandidate u vrijeme izrečene zabrane osposobljavanja." „(10) Za prekršaj iz stavka 3. i 5. ovog članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi." (11) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna, kaznit će</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu.</p>

se za prekršaj iz ovoga članka stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ako ne obavlja poslove stručno i u skladu s propisima te za prekršaj iz stavka 5. ovog članka novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna ako obavlja poslove u vrijeme izrečene zabrane rada.“.

**HRVATSKE AUTOŠKOLE  
KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I  
DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA  
CESTAMA, Članak 19.**

Uvažavajući osjetljivost i sve okolnosti oko donošenja predmetnog zakona, te svu različitost zainteresiranih subjekata, smatrali smo objektivnim dostaviti ovaj Prijedlog, a temeljimo ga stvarnim činjenicama i aktivnostima koje je naša udruga provodila u proteklom godinama. Pozitivan pristup problemima, uvažavanje, komunikacija, informiranje članova o aktivnostima udruge, rezultiralo je činjenicom da je HAŠ danas priznata udruga za proces osposobljavanja u autoškolama, te se njenim zaobilaženjem ili onemogućavanjem pristupa u radnu skupinu, na neki način može smatrati obezvrijeđivanjem mišljenja značajnog broja autoškola kroz poslodavce i posloprimce, obzirom da isti nisu zastupljeni kroz sadašnje predstavnike, a koje u potpunosti uvažamo u svojstvu demokratski izabranih predstavnika drugih manjih ili većih interesnih skupina, tijela ili udruge. U svrhu kvalitetnije izrade Nacrta Prijedlog Zakona o sigurnosti prometa na cestama, očekujemo poziv na hitno uključivanje. Neuključivanje predstavnika HAŠ-a u rad skupine za izradu Nacrta ZSPC, zasigurno će imati predznak neuvažavanja stavova 1/3 aktivnih autoškola, Udruge nastradalih u prometu i drugih strukovno vezanih grupacija. Ovaj Prijedlog temeljimo na sljedećim provjerljivim činjenicama, te opravdanost istog potvrđujemo sljedećim: Hrvatske autoškole predstavljaju najveću specijaliziranu udrugu autoškola u RH s najvećim stručnim potencijalom. Prije svega, navedeno se odnosi na kaznene odredbe i kriterije zabrane rada, stručne kvalifikacije i prijelazne odredbe, odnosno pojašnjenje, raščlambu i kriteriji za primjena istih. U tome posebno ističemo članak 213. Zakona koje se odnose na donošenje zabrane rada autoškole. Stalna zabrana rada, najteži su oblik kažnjavanja i trebale bi svoje opravdanje imati kroz jasno definirani oblik, težinu, količinu, recidiv izvršenog prekršaja, te jasno preciziranu odgovornost autoškole kao tvrtke i stručnog radnika – pojedinca u protivnom radi se o netransparentnoj kolektivnoj odgovornosti. Instruktor prekršitelj, po zatvaranju autoškole, ima mogućnost prelaska u drugu autoškolu, iako je sam izvršitelj. Posebna opasnost prijeteći sa mogućnostima namjernog prekršaja na teret poslodavca, u slučaju nezadovoljstva ili za vrijeme trajanja zakonskog otkaznog roka. Spremni smo za objektivan pristup izradi zakona, dajemo potporu MUP-u, da se proglašenjem i provedbom novog zakona nastavi sa uvođenjem reda i podizanjem kvalitete osposobljavanja kandidata za vozače, prati i selektira kvaliteta rada autoškola selektivno edukacijski, što mora dovesti do isključivo objektivno primjenjivih sustava represije. U vjeri i nadi da ćete prihvatiti naš Prijedlog sa obrazloženjem očekujemo Vaš pozitivan odgovor, vjerujući da će naš zajednički rad zadužiti buduće generacije vozača. Potrebno je ispraviti, uskladiti i dopuniti stavak (3) koji bi trebao glasiti: (3) „Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ne

**Odbijen**

Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu.

<p>obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku od 30 dana. Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će autoškoli privremeno na trideset dana zabraniti rad".</p>	
<p><b>HRVATSKE AUTOŠKOLE KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.</b> Potrebno je ispraviti, uskladiti i dopuniti stavak (3) koji bi trebao glasiti: (3) „Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ne obavlja poslove u skladu s propisima, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove zaključkom će im naložiti otklanjanje nedostataka u roku od 30 dana. Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će autoškoli privremeno na trideset dana zabraniti rad".</p>	<p><b>Odbijen</b> Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu.</p>
<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o. KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.</b> U svezi čl.19. st. 3. koji glasi: Ako autoškola, stručni voditelj, predavač, instruktor vožnje, ovlaštenu ispitivač, odnosno ovlaštenu nadzornik, ne otkloni nedostatke u određenom roku, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će autoškoli zabraniti rad, a instruktoru vožnje, predavaču ili ovlaštenom ispitivaču oduzeti dozvolu (licencu) . Prijedlog: Kategorizirati težinu prekršaja, te omogućiti rad autoškole po otklanjanju nedostataka bez vremenskog ograničenja. Smatramo da za prekršaje npr. ako u toku vožnje otpadne naljepnica s vozila, namjerno ili nenamjerno krivo ispunjavanje naloga vožnje ili knjizice kandidata, i ostale pojedinačne greške djelatnika počevši od upisa do završetka osposobljavanja, ne treba zabraniti rad autoškole. Čl.19.stavak 4. koji glasi: Protiv rješenja iz stavka 3. ovog članka žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor. Prijedlog: Smatramo da treba dopustiti mogućnost žalbe jer upravni spor nije pravičan, predugo traje.</p>	<p><b>Odbijen</b> Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu. Također, pitanje upravnog postupka odnosno upravnog spora riješeno je sukladno pravilima odnosnih propisa.</p>
<p><b>Novakdo KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.</b> U prijedlogu članak 19.kojim se mijenja članak 213. navodi se upravni i inspekcijski nadzor. . Znači da nadzor nije više stručan iako se poslovi povjeravaju stručnoj organizaciji. Nužno je navesti poslove nadzora a ne da se traže povjerljivi poslovni podatci. Čemu služe inspekcijske službe pri drugim ministarstvima? Cijeli je članak dvojben i dvosmislen jer navodi otklanjanje nedostataka u određenom vremenu. Kako nešto otkloniti ako je učinjeno. Treba biti individualna odgovornost počinitelja " nedostataka" Predlažemo BRISANJE stavka (8) , (9) i (10) jer to nije hijerarhijska pogreška ( nedostatak) već harač za osobu koja može biti i instruktor i stručni voditelj i odgovorna osoba i pravna osoba. Cijeli članak je pravno i nomotehnički upitan Predlažemo Nužno je navesti poslove nadzora a ne da se traže</p>	<p><b>Odbijen</b> Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu.</p>



povjerljivi podatci	
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.</b>  U svezi članka 19. kojim se mijenja sadržaj članka 213. za koji smo uvijek tvrdili da je loš, u potpunosti podržavam primjedbe iznesene od strane osobe pod imenom Novakdoo uz napomenu da svaki propis mora polučiti pravičnom rješavanju određenih pravnih problema. Pitam se da li je moguće očekivati pravičnost u slučaju predloženog pri čemu nije selektirana težina prekršaja pa se pravnom subjektu može izreći zabrana rada i brisanje iz registra (?) za marginalni prekršaj na čije nastajanje nije znao niti mogao utjecata, pa čak i za "prekršaj" za koji će sud naknadno utvrditi da nije ni počinjen (to je često dokazala dosadašnja praksa zbog nestručnog i pogrešnog iščitavanja propisa), a da se pri tome nema pravo žalbe već se okrivljenik, točnije oštećenik upućuje na upravni postupak kao pravni lijek. Obzirom da upravni postupci traju često i po pet, šest godina pitam se kakva je to pravda donesena nakon toliko vremena. Mnogima u struci je do kraja radnog vijeka ostalo kraće. Na dalje, zašto se autoškole sankcioniraju po jednome a sutručna organizacija drugome kriteriju. Poznato je da je određeni broj autoškola trajno zatvoren za prekršaje koje sud nije tako okvalificirao dok odgovornima nije palo na pamet da stručnoj organizaciji oduzme javne ovlasti iako je određen broj ovlaštenih ispitivača uhvaćen u počinjenju teških kaznenih djela. Ne bi li u pravnoj državi ovakvo regulatorno tijelo izgubilo svaki kredibilitet i izgubilo pravo bilo kakvog nadzora obzirom da su se svrstali na jednu stranu. Nije li predloženi model povratak na prastaru izreku KADIJA TE TUŽI KADIJA TI SUDI.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijedlog se ne prihvaća, jer smatramo da predloženi sustav kazni i sankcija omogućava individualizaciju postupanja prema svakom pojedinom subjektu.</p>
<p><b>SUH-MUH</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 21.</b>  Sindikata umirovljenika Hrvatske i Matica umirovljenika Hrvatske predlažu izmjene članka 21. (izmjena članka 222. stavka 2. Zakona) i to na idući način: „Vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B i BE kategorije izdaje se s rokom važenja od 10 godina. Prilikom produljenja vozačke dozvole, vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača, ako je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana.“  Obrazloženje: Članak 233. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje kako je liječnik dužan upozoriti nadležnu policijsku upravu ili postaju na promjene u zdravstvenom stanju vozača (bolest ili invalidnost) koje bi mogle utjecati na njegovu sposobnost i sigurnost upravljanja vozilom bez obzira na dob, stoga je nepotrebno mijenjanje članka 222. stavka 2. Zakona. Sindikat umirovljenika Hrvatske i Matica umirovljenika Hrvatske još jednom ističu kako izmjene Zakona o sigurnosti prometa na cestama, vezane za starije vozače, nisu prihvatljive jer je postojeći zakon već na dobar način i sukladno europskim praksama to na najbolji način propisao. Ne vidimo razloga ni povoda za uvođenje novih odredbi tim više što predložena rješenja vode diskriminaciji starijih osoba po dobi. Sadašnji Zakon propisuje kako izabrani liječnik obiteljske medicine, koji poznaje pacijenta te njegove dijagnoze, ima obvezu</p>	<p><b>Odbijen</b>  Rješenje po kojem se zahtijeva obavljanje liječničkog pregleda vozača, prilikom produženja vozačke dozvole nakon navršene 70. godine života podržalo je Ministarstvo zdravstva te ovaj prijedlog, u ovom trenutku, nije moguće prihvatiti.</p>

<p>izvijestiti policiju o promjeni zdravstvenog stanja vozača. Iako su u pojedinim zemljama EU prakse različite, u najvećim zemljama Njemačkoj i Francuskoj, na primjer, zakoni imaju gotovo isto rješenje kao sadašnji Zakon u RH. Sve zemlje idu k tome da financijski ne opterete materijalno najugroženiju skupinu – starije osobe – te u skladu s tim se vozačka dozvola obnavlja uz potvrdu obiteljskog liječnika, a ne medicine rada i sličnih ustanova, kojima je primarni cilj profit. Također, SUH i MUH podsjećaju kako je u ovom slučaju grubo prekršen članak 6. Sporazuma o osnivanju Nacionalnog vijeća za umirovljenike i starije osobe u kojem stoji: „Predstavnicima Vlade će Vijeće informirati o namjeri donošenja propisa te pripremi prijedloga svih propisa iz djelokruga rada Vijeća“. U ovom slučaju donošenja Izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama nisu konzultirani predstavnici umirovljenika i starijih osoba, iako su zainteresirani dionici, koji bi između ostalog, trebali u okviru Nacionalnog vijeća za umirovljenike i starije osobe na jednoj od redovnih sjednica raspraviti o pitanju uvođenja obaveznog liječničkog pregleda za starije osobe pri produženju vozačke dozvole te o tome usvojiti zaključak. Iako su se SUH i MUH u nekoliko navrata obraćali svim nadležnim tijelima – Ministarstvu zdravstva, Ministarstvu unutarnjih poslova i Vladi RH – reakcije koje su stizale nisu u niti jednom dijelu odgovorili na pitanje SUH-a i MUH-a. Stoga SUH i MUH predlažu odbacivanje izmjene članka 222. stavka 2. iz svih gore navedenih razloga.</p>	
<p><b>Tomislav Pavošević</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 21.</b>          Članak 21. (izmjena Članka 222. Stavka 2. Zakona) „...a najduže do 70. godine života vozača“ potrebno bi bilo izmijeniti u „...a najduže do navršene 70. godine života vozača“          Obrazloženje: Sedamdeseta godina života započinje na 69. rođendan osobe i ako se misli da se odredba odnosi na cijelu 70. godinu života moralo bi se navesti „najduže do navršene 70. godine života vozača“. Ovako kako stoji u prijedlogu „...a najduže do 70. godine života vozača“ podrazumijeva da dozvola vrijedi do navršene 69. godine života. Odredba navedena za zdravstveni pregled „nakon 70. godine života vozača“ zadovoljava jer uključuje cijelu 70. godinu života.</p>	<p><b>Prihvaćen</b>          Prijedlog se prihvaća.</p>
<p><b>Ivan Dušan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 21.</b>          Predlažem da rok iz članka 222. st. 2. bude 20 godina, a ne 10 godina. Produljenje vozačke dozvole svakih 10 godina je nepotrebno administrativno opterećenje građana</p>	<p><b>Odbijen</b>          Prijedlog se ne prihvaća.</p>
<p><b>Ured Pučke pravobraniteljice</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 21.</b>          Člankom 21. Prijedloga zakona mijenja se članak 222. stavak 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14 i 64/15) te se istim utvrđuje da se vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B i BE kategorije izdaje s rokom važenja od 10 godina, a najduže do 70. godine života vozača. Istim se člankom ujedno propisuje obveza podvrgavanja zdravstvenom pregledu prilikom</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Obavljanje zdravstvenog pregleda vozača nije nešto što su osobe starije od 70 godina dužne učiniti, već je to obaveza samo onih osoba koje žele i dalje imati vozačku dozvolu, a pitanje troškova liječničkog pregleda nije materija kojom se bavi Zakon o sigurnosti prometa na cestama.</p>

<p>produljenja vozačke dozvole nakon 70. godine života. S obzirom na rašireno siromaštvo starijih osoba u Republici Hrvatskoj, mišljenja smo kako bi Prijedlogom zakona valjalo urediti i pitanje troškova zdravstvenih pregleda kojima će se vozači nakon 70. godine života morati podvrgavati ne bi li produljili svoju vozačku dozvolu. To bi pitanje stoga trebalo urediti na socijalno osjetljiv način.</p>	
<p><b>HGK</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 24.</b>  Vezano na odredbu stavka 1. članka 236. važećega Zakona kojim je, između ostaloga, propisano da vozila u prometu na cesti moraju imati ispravne propisane uređaje i opremu, Zajednica proizvođača proizvoda za zdravstvo HGK napominje kako je sadržaj opreme propisan Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama. Tim je Pravilnikom određeno i da vatrogasni aparat mora imati istaknuti rok valjanosti, dok je za kutiju prve pomoći navedena samo „postojanost“. Navedeno nije sukladno europskoj praksi i međunarodnim standardima roka sterilnosti proizvoda i sadržaja kutije prve pomoći gdje se definira „rok valjanosti“. Također napominjemo da neke države članice, primjerice Slovenija, novčanim kaznama u iznosu od 100 EUR kažnjavaju za prekršaj u odnosu na rok valjanost kutije za prvu pomoć. Ujedno, prema Zakonu o zaštiti potrošača („Narodne novine“, br. 41/14, 110/15), specifikacija sadržaja kutije prve pomoći na unutarnjoj strani poklopca kao i uputstva za uporabu moraju biti na hrvatskome jeziku i latiničnome pismu. Stanje na hrvatskome tržištu alarmantno je po pitanju prosječne starosti kutije prve pomoći u automobilima od 12 godina što znači da je preko 90 % kutija prve pomoći neuporabljivo, odnosno opasno po zdravlje hrvatskih građana. Prema međunarodnim standardima prva pomoć u zbrinjavanju rana u prvih 10 minuta od nastajanja sprječava dodatne komplikacije i do dolaska hitne pomoći spašava živote u preko 50 % slučajeva. Na temelju važećih propisa unesrećeni u prometu koji ne zadobije teže ozljede / opekline, u zbrinjavanju rana / opekline nesterilnim zavojima riskirat će dodatne infekcije pa čak i sepsu. Zbog svega navedenog smatramo da je potrebno i u okviru ovoga Zakona, a ne kroz podzakonski akt, propisati i sadržaj opreme i rok valjanosti, i na taj način uskladiti se s europskim i međunarodnim standardima te pokazati brigu za zdravlje i živote naših građana.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Smatramo da se pitanja sadržaja i roka valjanosti kutije prve pomoći nisu pitanja koja se trebaju regulirati zakonskim normama te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Novakdo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 28.</b>  U prijedlogu (članak 28.) predloženi članak 255. promjena se odnosi na stavak (3). (3) Tehnički pregledi vozila su : rđoviti s ispitivanjem ispušnih plinova motornih vozila ,preventivni , izvanredni i tehnički pregled vozila na cesti. Prijedlog je zamijeniti riječ " redoviti" ( zamjena periodični ) te BRISATI " s ispitivanjem ispušnih plinova motornih vozila " i " preventivni" pa bi stavak (3) bio: (3) Tehnički pregledi vozila su : periodični tehnički pregled, izvanredni tehnički pregled i tehnički pregledi vozila na cesti. Obrazloženje: DIREKTIVA 2014/45/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA OD 3. TRAVNJA 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ ( Tekst značajan za EGP ) ne</p>	<p><b>Odbijen</b>  Pitanja tehničkih pregleda motornih vozila uređena su u skladu s europskim direktivama te se prijedlog ne prihvaća.</p>

<p>predviđa nikakove preventivne tehničke preglede . Riječi periodični i preventivni nisu sinonimi. Članak 5. Direktive definira datum i učestalost pregleda ( to je period) a zakonodavac koristimogućnost fleksibilnosti Direktive da uvodi strože kriterije iako je Direktiva usmjerena na kriterije ispitivanja vozila a ne na učestalost periodičnih tehničkih pregleda. U svezi s člankom 255. ( predloženim izmjena) članak 257.treba u cijelosti BRISATI:  Zakonodavac -predlagatelj treba prikazati koliko je to tehnički neispravnih vozila uzrok prometnih nesreća s naglaskom na vozila iz članka 257., kja moraju obavljati preventivni tehnički pregled, Koliko vozila iz članka 257. nije zadovoljilo na preventivnom tehničkom pregledu (postotni udio i koje neispravnosti)? U Direktivi nisu navedeni minimalni ispitni kriteriji za preventivni tehnički pregled pa se može smatrati kao namet bez značajnog učinka na sigurnost cestovnog prometa. U slučaju da Predlagatelj ne prihvati prijedlog promjene u članku 257. stavak (1) tada treba dodati iza " vozila kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače " ( samo kada su u procesu osposobljavanja ). Obrazloženje : neka se vozila ( najčešće motocikli )koriste u određenom periodu godine ( vremenske neprilike )te bilo koje vozilo koje se trenutno ne koristi u osposobljavanju ( trenutno smanjen broj kandidata ili ih uopće nema) a zbog starosti vozila autoškola mora vozilo odvesti na preventivni tehnički pregled , a u tom periodu nije bilo osposobljavanja za navedenu kategoriju tj.vozilo nije bilo u procesu osposobljavanja. Na taj način autoškola bi imala određenu finacisku uštedu a izbjeglo bi se da u pravilu vlasnici autoškola po kiši i snijegu voze ( guraju ) motocikl u stanicu za tehnički pregled , ili bilo koje drugo vozilo.</p>	
<p><b>Ivan Dušan</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 29.</b>  Predlažem da se propiše obveza obveza tehničkog pregleda svakih 24 mjeseca za sva osobna vozila koja nisu starija od 10 godina. Nepotrebno je vlasnike tih vozila opterećivati odlaskom na tehnički pregled svakih 12 mjeseci. To su nova vozila koja su danas dosta kvalitetna i koja traže redovito održavanje u ovlaštenim servisima koji odmah i uklanjaju sve nedostatke na vozilu. Vozila starija od 10 godina - tehnički pregled svakih 12 mjeseci, ostala vozila svaka 24 mjeseca.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Predloženi intervali tehničkih pregleda osiguravaju primjerenu kontrolu tehničke ispravnosti motornih vozila, a ne predstavljaju prekomjeran teret za njihove vlasnike te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Franjo Golubić</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 29.</b>  Predlažem promjenu prve rečenice čl. 256. st. 1. tako da početak iste glasi : " nova motorna vozila, registrirana u RH koja sudjeluju u prometu na cestama, s najmanje 4 kotača koja se koriste za prijevoz putnika, a koja osim sjedala za vozača imaju najviše 8 sjedala, kao i motorna vozila koja obično služe za cestovni prijevoz tereta, čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3 500 kg, isključujući poljoprivredne traktore i strojeve, vlasnici su dužni podvrgnuti tehničkom pregledu tijekom mjeseca u kojem istječe rok od 4 godine nakon prve registracije vozila, a nakon toga svake dvije godine do starosti vozila od 8 godina, a nakon toga svakih 12 mjeseci. Obrazloženje : isti prijedlog u skladu je s Direktivom 2014/45/EU Parlamenta i Vijeća od 03.04.2014. godine, a slične uvijete primjenjuju na svojem području i druge bogatije članice EU.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Pitanja tehničkih pregleda motornih vozila uređena su u skladu s europskim direktivama te se prijedlog ne prihvaća.</p>

<p><b>Franjo Golubić</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 31.</b>          Ukazujem na činjenicu da se primjenom odredbe novog st. 6. u čl. 260. ne osigurava neovisnost nadzornika tehničke ispravnosti vozila odnosno referenata za poslove registracije vozila jer su isti zaposlenici nadzornog tijela, tj. stručne organizacije iz čl. 273. zakona koji ima javne ovlasti. Međutim isto tijelo donijelo je opći akt Pravilnik o normativima rada i jedinstvenim elementima o vrednovanju rezultata rada u stanicama za tehnički pregled vozila, u kojem je ujedno propisan i način raspodjele naplaćene naknade ostvarene u stanicama za tehnički pregled vozila a što ukazuje da nadzornici nisu neovisni kod obavljanja poslova u stanicama za tehničke preglede vozila jer njihova plaća i druga prava ovise o ostvarenim rezultatima rada tj. broju izvršenih tehničkih pregleda i raspoređenim sredstvima koje stanica za tehnički pregled dobiva temeljem odluke nadzornog tijela te stoga nadzornici nisu neovisni o svome radu. Što više nadzorno tijelo njima ujedno daje licence za rad te se stoga isti ne mogu uložiti prigovor na uvjete rada i plaću jer postoji opasnost gubitka licence.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Komentator ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog.</p>
<p><b>Franjo Golubić</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 31.</b>          Smatram da odgovarajućim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama nije osiguran zahtjev neovisnosti primjenjiv na osoblje nadzornog tijela, tj. stručne organizacije koja sukladno članku 273. Zakona ima isključivo ovlast za organiziranje provođenja i nadzor tehničkih pregleda vozila u RH, a što je propisano Direktivom 2014/45/EU Parlamenta i Vijeća od 03.04.2014. godine. Naime pošto je stručna organizacija ujedno i vlasnik stanica za tehnički pregled nad kojima također provodi nadzor opravdano se može zaključiti da se ista nalazi u sukobu interesa i ima monopolistički položaj na tržištu na što ukazuje i činjenica da su cijene tehničkih pregleda i ostalih usluga s tim povezani u susjednoj R. Sloveniji niže nego u RH. Stoga predlažem da se razmisli o mogućnosti povjeravanja nadzornih poslova stvarno neovisnom nadzornom tijelu koje se ne bi nalazilo u sukobu interesa kao što u R. Sloveniji te poslove obavlja Agencija za sigurnost prometa. Želim ukazati i na nesrazmjernost u iznosu upravne pristojbe koja se plaća u policijskim upravama i postajama prilikom registracije i produženja valjanosti prometne dozvole u odnosu na visinu naknade koja se za iste poslove plaća u stanicama za tehnički pregled vozila. u čl. 253. Zakona propisano je da za registraciju vozila vlasnik ne plaća upravnu pristojbu kada za to plaća naknadu u stanici za tehnički pregled. Pošto su naknade u stanicama za tehnički pregled značajno više od upravne pristojbe koje se za iste poslove plaća u policijskoj upravi i postaji, predlažem da se propiše da naknada koja se naplaćuje u stanicama za tehnički pregled bude istovjetna upravnoj pristojbi koja se za iste poslove naplaćuje u policijskim upravama.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Komentator ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog već samo iznosi svoje stavove o sustavu tehničkih pregleda u Republici Hrvatskoj općenito.</p>
<p><b>Ivica Bušljeta</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 33.</b>          čl.33 u svezi čl.286 st.2. Mišljenja sam da bi broj</p>	<p><b>Odbijen</b>          Prijedlog da bi broj prikupljenih negativnih prekršajnih bodova za mlade vozače koji bi dovodio do ukidanja vozačke dozvole trebao biti 10, a ne 9 uopće nije obrazložen, dok je predloženo rješenje prošlo javnu</p>

<p>prikupljenih negativnih bodova unutar 2 godine za mlade vozače trebao biti 10 bodova. Mišljenja sam da je dovoljna razlika od 2 boda. (10 i 12)</p>	<p>raspravu u postupku prethodne procjene učinaka propisa i smatramo da je ono dobro te se prijedlog ne prihvaća</p>
<p><b>Denis Pelozo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 33.</b>  Dopuniti stavak zbog pojašnjenja postupka obzirom da se radi o iznimno osjetljivoj pravnoj regulativi: 1. Da li je ponovno polaganje vozačkog ispita za osobe iz stavka 3. i 4. ovoga članka znači ponovni postupak upisa u autoškolu i prolazak cijelog osposobljavanja prema propisanoj programskoj satnici i prijavu ispita iz PPP, PPSP i UV? 2. Da li osoba iz stavka 3. i 4. ovog članka može direktno pristupiti vozačkom ispitu iz UV ili se provodi kompletna ispitna procedura??? 3. Protek roka od dvije godine i pristup ispitu može značiti da osoba može i ranije par mjeseci upisati redovni ili skraćeni program autoškole i odmah Obzriom da se radi o ukidanju i oduzimanju vozačke dozvole predmijeva bez prava na žalbu potrebno je jasno i nedvojbeno definirati koje se radnje očekuju. Stavak bi se morao ili mogao izmijeniti odnosno dopuniti: "Stavak (7) Osoba iz stavka 3. i 4. ovoga članka može ponovo pristupiti (osposobljavanju i) polaganju vozački(h) ispit(a) protekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja iz stavka 3. i 4. ovoga članka.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prijedlog se djelomično prihvaća, na način da se pojašnjava da je vozačkom ispitu moguće pristupiti nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače.</p>
<p><b>Denis Pelozo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 39.</b>  Obzirom da je stupanje na snagu pravilnika iz članka 14. predviđeno za 01.01.2018. navedeno je potrebno dodatno usglasiti, odnosno izmijeniti ostale podzakonske akte. Ključno je da se ovim izmjenama i dopunama odnosno prerano unaprijed najavljuje odnosno potvrđuje najavljeno ukidanje postojećeg Pravilnika o JMIEVNS moguću su izrazito negativni učinci i štete zbog subjektivne najave tzv. pojefitnjenja autoškola i neizvedene stvarne procjene radnih, financijskih , socijalnih i proračunskih učinaka koje donisi izmjena propisa i kakav će biti utjecaj na pravne subjekte na koje se isti odnose.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentator ovdje ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog.</p>
<p><b>Denis Pelozo</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 39.</b>  Napomena: Pravilnik o osposobljavanju kandidata za vozača svakako će biti suprotan odredbama ovoga zakona prema: Članak 302. Do donošenja provedbenih propisa iz ovoga Zakona, ostaju na snazi važeći provedbeni propisi ukoliko nisu u suprotnosti s odredbama ovoga Zakona. Članak 303. (1)Ministri i ravnatelji državnih upravnih organizacija ovlašteni ovim Zakonom dužni su provedbene propise donijeti u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona. Članak 304. (1) Stručne organizacije iz članka 206. i 273. ovoga Zakona dužne su uskladiti i organizirati svoju djelatnost i donijeti akte propisane ovim Zakonom u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona. (2) Stručne organizacije iz članka 206. i 273. ovoga Zakona koje ne usklade svoj rad i organizaciju i ne donesu akte propisane ovim Zakonom u roku iz stavka 1. ovoga članka, prestaju s radom istekom tog roka. Članak 305.(1) Stanice za tehničke preglede vozila i autoškole</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Komentator ovdje ne iznosi nikakav konkretan zakonski prijedlog.</p>

<p>dužne su uskladiti organizaciju i djelatnost s odredbama ovoga Zakona, u roku od tri mjeseca od stupanja na snagu odgovarajućih provedbenih propisa iz članka 206. stavka 5., članka 273. stavka 5., odnosno članka 304. ovoga Zakona. (2) Stanice za tehničke preglede vozila i autoškole koje ne usklade svoj rad i organizaciju u roku iz stavka 1. ovoga članka, prestaju s radom istekom tog roka</p>	
<p><b>Hrvatski autoklub</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 39.</b>  U članku 39. iza stavka 1. dodaje se stavak 2. koji glasi:  „(2) Stručne organizacije iz članka 206. i 273. ovoga Zakona dužne su uskladiti i organizirati svoju djelatnost i donijeti opće akte propisane ovim Zakonom u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog Zakona.“</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>
<p><b>Ivan Crnoja</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 40.</b>  Poštovani, Smatram neprimjerenim da se pojedine izmjene zakona, odnosno pojedini članci primjenjuju od različitih datuma. S obzirom da je cilj hrvatsko zakonodavstvo uskladiti sa pravnom stečevinom Europske unije u području tehničkih pregleda motornih vozila i autoškola (osposobljavanja kandidata za vozače), a i pokrenut je pred sudski postupak zbog povrede prava Europske unije zbog neusklađenosti sa Direktivom 2006/123/EZ Europskog parlamenta i vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu, nelogično je odgađati primjenu članka 13., 14., i 29. za 01.01.2018. godinu. Također smatram da se radi o nepotrebnom odgađanju na štetu onih koji su očekivali da se sve izmjene zakona primjenjuju od svibnja 2017. kako je bilo najavljeno. Predlažem da se članak 40. izmjeni na način da cjelokupni zakon stupi na snagu osmog dana od dana objave u Narodnim novinama jer nema opravdanog razloga za različitu primjenu pojedinih članaka tj. odugovlačenja njihova stupanja na snagu. Ivan Crnoja, Đakovo</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijelazne i završne odredbe bilo je potrebno prilagoditi na način da odgovarajuće odredbe zakona stupe na snagu u odgovarajućem trenutku te se prijedlog ne prihvaća.</p>
<p><b>Vladimir Bitanga</b>  <b>KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 40.</b>  Članak 40. Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“. OBRAZLOŽENJE: Smatram bespotrebni i štetni parcijalnu primjenu Zakona obzirom na kratkoću rokova u kojima ministar treba donijeti pravilnike.</p>	<p><b>Odbijen</b>  Prijelazne i završne odredbe bilo je potrebno prilagoditi na način da odgovarajuće odredbe zakona stupe na snagu u odgovarajućem trenutku te se prijedlog ne prihvaća.</p>