



P.Z.E. br. 616

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-03/19-01/56

URBROJ: 65-19-02

Zagreb, 28. ožujka 2019.



Hs**NP*022-03/19-01/56*65-19-02**Hs

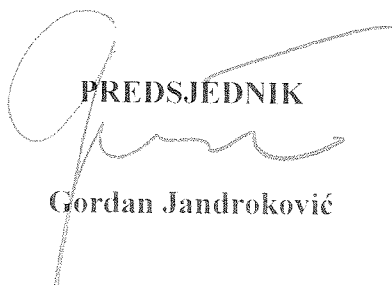
**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA**

Na temelju članka 178. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 28. ožujka 2019. godine.

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


PREDSJEDNIK
Gordan Jandroković



P.Z.E. br. 616

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Klasa: 022-03/18-01/216

Urbroj: 50301-29/24-19-4

Zagreb, 28. ožujka 2019.



Hs**NP*022-03/19-01/56*50-19-01**Hs

REPUBLIKA HRVATSKA
65 - HRVATSKI SABOR
ZAGREB, Trg Sv. Marka 6

Prijeto: 28-03-2019		
Ministarska oznaka:	Org. jed.	
022-03/19-01/56	65	
Pril. broj:	Pril.	Vrij.
50-19-01	1	9)

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/10 – pročišćeni tekst i 5/14 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, br. 81/13, 113/16, 69/17 i 29/18), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje 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, pomoćnika ministra unutarnjih poslova.

REPUBLIKA HRVATSKA
2
PREDSJEDNIK
mr. sc. Andrej Plenković

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

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

1. Ocjena stanja

Aktualnim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa jedan od zadanih kvantitativnih ciljeva je doseganje 98 postotnog korištenja sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u vozilima. Relevantno istraživanje provedeno u sklopu provođenja spomenutog Nacionalnog programa, pokazalo je da se u Hrvatskoj sigurnosnim pojasevima veže oko 61% vozača i suvozača, a putnika na stražnjim sjedalima samo 13,9%. Prilikom ispadanja iz vozila zbog nevezivanja godišnje stradava oko 30 osoba te se s velikom sigurnošću može reći da bi u Hrvatskoj bilo čak 10% manje poginulih kada bi dosegli zacrtani cilj Nacionalnog programa vezan za korištenje sigurnosnih pojaseva. Poseban problem je nepropisan prijevoz djece u vozilima. Danas preko 60% djece stradava u prometnim nesrećama u svojstvu putnika u vozilima. Tijekom 2017. godine, od osmero smrtno stradale djece, čak petoro je smrtno stradalo u svojstvu putnika u vozilima kojima su upravljali njihovi najbliži. U trenutku nesreće, četvero od petoro poginule djece nepropisno je prevoženo, odnosno nisu korištene dječje sjedalice, postolja ili djeca nisu bila vezana.

Opće je poznata činjenica da distrakcija, odnosno skretanje pozornosti s vožnje, nepovoljno utječe na sigurnost cestovnog prometa. Najčešća distrakcija za vrijeme upravljanja vozilima je svakako korištenje mobitela. Istraživanje provedeno u sklopu projekta sufinanciranog sredstvima Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa „Dan bez mobitela u prometu“ pokazalo je da 91% vozača telefonira za vrijeme vožnje, a to isto čini i 33% biciklista. Gotovo 55% vozača iskazalo je spremnost ne telefoniranja prilikom vožnje ukoliko bi novčana kazna bila veća. Ovdje treba naglasiti da je svako korištenje mobitela rizično, a rizičnost se dodatno povećava držanjem mobitela u ruci, što je zapravo inkriminacija regulirana člankom 196. stavcima 3. i 4. ovoga Zakona. Osim toga, zabrinjava i činjenica da je sve veći broj prometnih nesreća izazvanih neobjašnjivim prelaskom vozilom na suprotnu stranu kolnika, što se dovodi u vezu s dokazanom dekoncentriranošću vozača prilikom nepropisnog korištenja mobitela i istovremenog upravljanja vozilom.

U 2017. godini zabilježen 3.581 prekršaj upravljanja vozilom kada je vozaču bila oduzeta vozačka dozvola, stanje sigurnosti nije podignuto na željenu razinu, što upućuje na zaključak da postojeći sustav oduzimanja vozačkih dozvola nije postigao svoju svrhu.

Zbog poteškoća u provedbi prekršajnih odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama, primjerice, u slučajevima kada vozač nije zatečen na mjestu počinjenja prekršaja odnosno kada je uz pomoć tehničkih uređaja zabilježena nepropisna brzina kretanja ili drugi prekršaji iz Zakona, naknadno se prema registarskoj oznaci vozila vlasniku vozila prosljeđuje obavijest o obavezi dostave podataka o osobi kojoj je vozilo dao na upravljanje. U takvim slučajevima vlasnici vozila često dostavljaju podatke o više osoba koji su toga dana upravljali njegovim vozilom, a nerijetko su to podaci o osobama koje nemaju prebivalište u Republici Hrvatskoj. Takva praksa znatno otežava cjelokupni prekršajni postupak i pravovremeno sankcioniranje stvarnog počinitelja prekršaja. Osim toga, u slučajevima počinjenja prekršaja za koje su propisane novčane kazne ili zaštitne mjere, vlasnici vozila ne dostavljaju vjerodostojne podatke, već propisanu sankciju od 2.000,00 kuna plaćaju u polovičnom iznosu, sukladno odredbama Prekršajnog zakona, i na taj način izbjegavaju strože sankcije. Uz navedeno, ovakav procesni postupak usporava izvjesnost i brzinu kažnjavanja odnosno sankcioniranja određenog prekršaja, a time i povećava pravnu nesigurnost građana. Predloženom izmjenom navedene odredbe nastoji se povećati efikasnost procesuiranja i sankcioniranja prekršaja i samih prekršitelja.

2. Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom

Europski parlament i Vijeće donijeli su Direktivu (EU) 2018/645 od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama. S obzirom da je Republika Hrvatska u obvezi usklađivanja nacionalnog zakonodavstva s odredbama navedene Direktive, potrebno je 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, 64/15 i 108/17) u dijelu u kojem su preuzete odredbe izmijenjene Direktive.

Zbog usklađivanja i ujednačavanja visine i težine prekršajnopравnih sankcija koje se propisuju sukladno ovom Zakonu za najteže prekršaje, kojima vozači ne poštuju prometne propise, a u kojima, zbog učestalog nepoštivanja istih, nastaju najteže posljedice, potrebno je znatno povećanje prekršajnih sankcija i njihovo usklađivanje s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu.

Propisivanje zaštitnih mjera i negativnih prekršajnih bodova u pojedinim predloženim člancima koji se izriču za određeni prekršaj ima za cilj da se svim sudionicima u prometu na jasan i nedvojben način ukaže na sankcije koje proizlaze iz protupravnog ponašanja i s čime se želi povećati generalna i posebna prevencija.

3. Posljedice koje će donošenjem zakona proisteći

Propisivanje i povećanje negativnih prekršajnih bodova koji se dodjeljuju za pojedini prekršaj ima za cilj povećanje prevencije prema sudionicima u cestovnom prometu, a posebno prema onima koji učestalo ponavljaju prekršaje iz ovoga Zakona. Propisivanjem broja negativnih prekršajnih bodova za pojedine prekršaje omogućena je brza i učinkovita identifikacija vozača i sudionika u prometu koji ponavljaju najteže prekršaje. Takvom mjerom znatno će se utjecati na svijest sudionika u prometu i odvratiti ih od ponovnog počinjenja

najtežih prometnih prekršaja. Međutim, ukoliko sustavno nastave s nepoštivanjem prometnih propisa primijenit će se sankcija ukidanja vozačke dozvole, a koja ima za posljedicu obvezu ponovnog polaganja vozačkog ispita. Vozači obuhvaćeni ovom mjerom će se ponovo educirati o prometnim pravilima i poželjnim ponašanjima u prometu te na taj način steći pravo ponovnog sudjelovanja u prometu kao vozači motornog vozila.

Iz navedenog razloga, a kako bi se vozačima koji uporno ponavljaju najteže prekršaje oduzelo sredstvo počinjenja prekršajnog djela, ovim izmjenama Zakona predviđa se i mjera privremenog oduzimanja vozila. Mogućnost privremenog oduzimanja vozila, kao sredstva počinjenja prekršaja u cestovnom prometu ima za cilj dati do znanja vozaču koji počini najteže prekršaje u ponavljanju (recidivu) da je vozilo opasno sredstvo, ukoliko se ne koristi na primjeren način. Na ovaj način se i vlasnike vozila obvezuje da vozila ne daju na upotrebu osobama za koje prethodno nisu provjerili njihovu sposobnost za upravljanje te ispunjavanje određenih uvjeta za upravljanje vozilom.

Uvodi se mogućnost kažnjavanja vozača koji vozilima namjerno prolaze na znak crvenog svjetla kada se prometom upravlja semaforima. Novom mjerom u Zakonu razdvajaju se i strože kažnjavaju prekršitelji koji namjerno prolaze na znak crvenog svjetla te povećavaju vjerojatnost prometnih nesreća s vrlo teškim posljedicama u smislu naleta na pješake, bicikliste ili vozilo iz suprotnog smjera.

Nadalje, ovim Prijedlogom zakona propisuje se prekršaj nepoštivanja sigurnosnog razmaka između vozila na autocesti te novčana kazna za prekršaj. Naime, održavanje sigurnosnog razmaka na autocestama, zbog postizanja velikih brzina kretanja vozila, omogućuje sigurno zaustavljanje ili usporenje vozila koje se kreće iza vozila kojeg slijedi. Predlaže se sigurnosni razmak od najmanje dvije sekunde prema pozitivnoj praksi u državama Europske unije (npr. Slovenija).

Ovim Prijedlogom zakona također se uvodi obveza snimanja audio i vizualnim uređajima ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Svrha navedene odredbe ogleda se u mogućnosti kvalitetnijeg praćenja provedbe ispita, nadzora rada ovlaštenog ispitivača, analize i evaluacije procesa polaganja vozačkog ispita, kao i utvrđivanja objektivnih činjenica koje su prethodile rezultatu ispita. Suočeni s činjenicom da je prema sadašnjoj praksi nemoguće provjeriti navode kandidata koji su nezadovoljni rezultatom ispita te navode u prigovorima/žalbama uloženi nakon provođenja ispita, uvođenje audio/vizualnog snimanja, omogućit će točno i objektivno utvrđivanje relevantnih činjenica u postupku polaganja vozačkog ispita. Nadalje, upravo zbog pravnih propisa kojima je regulirana zaštita osobnih podataka, predložena je ovakva zakonska odredba koja će, pobliže razrađena u podzakonskim propisima, omogućiti provođenje audio/vizualnog snimanja ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Potrebno je napomenuti da navedeno snimanje nije namijenjeno prikupljanju osobnih podataka, već samo snimanju izvođenja samog ispita te se neće ni u kom slučaju upotrebljavati u druge svrhe. Također, snimanje ispita bi povećalo transparentnost kod procesa polaganja vozačkog ispita, povećalo samu kvalitetu i mogućnost nadzora, kontrolu analizu i evaluaciju istoga od strane nadležnih tijela nadzora te u konačnici pridonijelo ujednačavanju provedbe vozačkog ispita, kao i dosljednoj primjeni Programa vozačkog ispita.

Provjera broja negativnih prekršajnih bodova, zaštitnih mjera, te valjanosti vozačke dozvole omogućila bi se putem web stranica ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

III. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA

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

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

Članak 1.

U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/2008, 48/2010 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/2011, 80/2013, 158/2013 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/2014, 64/2015 i 108/2017) u članku 1.a stavku 1. iza podstavka 18. dodaje se podstavak 19. koji glasi:

„- Direktiva (EU) 2018/645 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EGP) (SL L 112, 2.5.2018.).“

Članak 2.

U članku 2. stavku 1. iza točke 101. umjesto točke stavlja se zarez i dodaje se točka 102. koja glasi:

„(102) „vlasnik vozila“ je osoba na koju je vozilo registrirano.“

Članak 3.

U članku 32. iza stavka 4. dodaju se novi stavak 5. i stavak 6. koji glase:

„(5) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(6) Vozaču se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka.“

Dosadašnji stavak 5. postaje stavak 7.

Članak 4.

U članku 40. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Znak pristupačnosti izdaje se na ime osobe s invaliditetom, odnosno za vozila udruga osoba s invaliditetom na ime udruge, a izgled znaka, uvjete za njegovo stjecanje, način obilježavanja parkirališnog mjesta te prava koja se na temelju njega mogu ostvarivati pravilnikom propisuje ministar nadležan za poslove prometa, uz suglasnost ministra nadležnog za zdravstvo.“

Iza stavka 3. dodaje se novi stavak 4. koji glasi:

„(4) Protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja znaka pristupačnosti može se podnijeti žalba ministarstvu nadležnom za poslove prometa.“

Dosadašnji stavci 4. do 7. postaju stavci 5. do 8.

Članak 5.

U članku 43. stavku 3. riječi: „u iznosu od 500,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 1.000,00“.

Članak 6.

U članku 45. stavku 4. riječi: „u iznosu od 500,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 1.000,00“.

Članak 7.

U članku 49. stavku 5. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

Iza stavka 5. dodaju se stavci 6. do 10 koji glase:

„(6) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(7) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(8) Vozaču se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka.

(9) Vozaču se u evidenciju upisuje četiri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka.

(10) Vozaču se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“

Članak 8.

U članku 53. stavku 3. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

U stavku 4. riječi: „u iznosu od 2.000,00“ zamjenjuje se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

Iza stavka 7. dodaju se stavci 8. do 12. koji glase:

„(8) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(9) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

- 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put
- 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(10) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka.

(11) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka.

(12) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“.

Članak 9.

U članku 54. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.“.

U stavku 3. riječi: „u iznosu od 1.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 2.000,00“.

Iza stavka 4. dodaju se stavci 5. i 6. koji glase:

„(5) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

- 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put
- 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“.

Članak 10.

U članku 57. stavku 7. riječi: „u iznosu od 3.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

Iza stavka 7. dodaju se stavci 8. i 9. koji glase:

„(8) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

- 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put
- 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(9) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka.“.

Članak 11.

U članku 59. stavku 5. riječi: „u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

Iza stavka 5. dodaju se stavci 6. do 10 koji glase:

„(6) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji na mjestu na kojem se prometom upravlja semaforima ne zaustavi svoje vozilo na znak crvenog svjetla bez smanjenja brzine kretanja vozila ili povećava brzinu kretanja vozila ili se ne zaustavi vozilom na dva ili više znakova crvenog svjetla.

(7) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(8) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(9) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.

(10) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka.“.

Članak 12.

U članku 67. iza stavka 5. dodaju se stavci 6. i 7. koji glase:

„(6) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(7) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“.

Članak 13.

U članku 70. iza stavka 4. dodaju se stavci 5. i 6. koji glase:

„(5) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka.“.

Članak 14.

U članku 72. iza stavka 2. dodaju se stavci 3. i 4. koji glase:

„(3) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.
 (4) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“

Članak 15.

U članku 74. stavku 2. riječi: „u iznosu od 3.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

Iza stavka 2. dodaju se stavci 3. i 4. koji glase:

„(3) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(4) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“

Članak 16.

U članku 101. stavku 5. riječi: „u iznosu od 300,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 500,00“.

Članak 17.

U članku 102. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Na motornim vozilima za vrijeme vožnje danju moraju biti upaljena dnevna ili kratka svjetla, u razdoblju od 1. studenog do 31. ožujka.“

Članak 18.

U članku 127. stavku 4. riječi: „stavka 1. i 2.“ zamjenjuju se riječima: „stavaka 1., 2. i 3.“.

Članak 19.

U članku 133. stavku 3. riječi: „u iznosu od 1.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

Iza stavka 4. dodaju se stavci 5. i 6. koji glase:

„(5) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka.“

Članak 20.

U članku 134. stavku 5. riječi: „u iznosu od 2.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00“.

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

„(6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“.

Članak 21.

U članku 137. stavku 2. riječi: „u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

Iza stavka 2. dodaju se novi stavak 3. i stavak 4. koji glase:

„(3) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(4) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“.

Dosadašnji stavak 3. postaje stavak 5.

Članak 22.

U članku 140. stavku 5. riječi: „u iznosu od 2.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

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

„(6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“.

Članak 23.

U članku 141. stavku 2. riječi: „prve priključne ceste kojom“ zamjenjuju se riječima: „prvog izlaza kojim“.

U stavku 3. riječi: „u iznosu od 500,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 1.000,00“.

Članak 24.

U članku 142. stavku 3. riječi: „kretati se na način da ne drži potreban razmak“ brišu se.

Iza stavka 3. dodaju se novi stavci 4. i 5. koji glase:

„(4) Vozač, kada se kreće vozilom iza drugog vozila istom prometnom trakom, mora voziti na udaljenosti koja nije manja od udaljenosti koju bi prešao brzinom kojom vozi u dvije sekunde (sigurnosni razmak) odnosno udaljenosti propisanom prometnim znakom.

(5) Iznimno od stavka 4. ovoga članka, pri povoljnim uvjetima vožnje, kada se vozi u koloni vozila koja se kreće manjom brzinom, udaljenost se može smanjiti, ali ne smije biti manja od udaljenosti koju vozilo, pri brzini kojom se kreću, može prijeći u jednoj sekundi.“.

Dosadašnji stavci 4. i 5. postaju stavci 6. i 7.

U dosadašnjem stavku 4., koji postaje stavak 6., riječi: „u iznosu od 500,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 2.000,00“.

U dosadašnjem stavku 5., koji postaje stavak 7., riječi: „odredbi stavka 3.“ zamjenjuju se riječima: „odredbama stavaka 3., 4. i 5.“.

Iza stavka 7. dodaje se stavak 8. koji glasi:

„(8) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje jedan negativni prekršajni bod ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka.“.

Članak 25.

U članku 163. stavak 8. mijenja se i glasi:

„(8) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i druga osoba ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka.“.

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

„(9) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač, ako postupi suprotno odredbama stavaka 4. do 7. ovoga članka.“.

Članak 26.

U članku 175. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila koji ne ostane na mjestu prometne nesreće.“.

Iza stavka 3. dodaju se stavci 4. i 5. koji glase:

„(4) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom, u trajanju od najmanje 12 mjeseci.

(5) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj stavka 3. ovoga članka.“.

Članak 27.

U članku 176. stavku 5. riječi: „u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

Iza stavka 5. dodaju se stavci 6. i 7. koji glase:

„(6) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od najmanje šest mjeseci.

(7) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“.

Članak 28.

U članku 181. stavku 8. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

Iza stavka 9. dodaju se stavci 10., 11. i 12. koji glase:

„(10) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 8. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(11) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka.

(12) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 8. ovoga članka.“.

Članak 29.

U članku 193. stavku 2. riječi: „i snijeg na vozilu“ zamjenjuju se riječima: „i snijeg, led ili vodu na vozilu.“

U stavku 6. riječi: „u iznosu od 700,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 1.000,00“.

Članak 30.

U članku 196. stavku 2. iza riječi: „pomagalima,“ dodaju se riječi: „i postupati po uvjetima i ograničenjima“.

Stavak 6. mijenja se i glasi:

„(6) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.“.

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

„(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbama stavka 3. i 4. ovoga članka.“.

Članak 31.

U članku 198. iza stavka 2. dodaje se stavak 3. koji glasi:

„(3) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“.

Članak 32.

U članku 199. stavku 6. riječi: „u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00“.

U stavku 7. riječi: „u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“.

U stavku 8. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

U stavku 9. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

Iza stavka 10. dodaju se stavci 11. do 16. koji glase:

„(11) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

- 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put
- 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(12) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

- 1) najmanje šest mjeseci ako je prekršaj počinjen drugi put
- 2) najmanje devet mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(13) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaje iz stavaka 8. i 9. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

- 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put
- 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(14) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka.

(15) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju četiri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka.

(16) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavaka 8. i 9. ovoga članka.“.

Članak 33.

U članku 206. u stavcima 8. i 9. riječi: „stavka 6.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 7.“.

Članak 34.

U članku 208. iza stavka 5. dodaju se novi stavci 6., 7. i 8. koji glase:

„(6) Tijekom provedbe vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom ovlaštena stručna organizacija iz članka 206. ovoga Zakona koristi sustav audio-video snimanja tehničkim uređajem u svrhu ujednačavanja standarda i kriterija provedbe vozačkih ispita te se video snimanjem bilježe prometne situacije ispred vozila, a audio snimanjem bilježi se komunikacija ovlaštenog ispitivača s kandidatom za vozača unutar ispitnog vozila.

(7) Ovlaštena stručna organizacija dužna je snimljene podatke dati na uvid na zahtjev ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(8) Audio i video snimke iz stavka 6. ovoga članka čuvaju se godinu dana.“

Dosadašnji stavci 6. do 10. postaju stavci 9. do 13.

Dosadašnji stavak 7., koji postaje stavak 10., mijenja se i glasi:

„(10) Ovlaštena stručna organizacija vodi evidenciju o položenim vozačkim ispitima u elektroničkom obliku.“

Članak 35.

U članku 211. stavku 4. riječi: „stavka 8.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 10.“

Članak 36.

U članku 216. stavku 1. točki 2. riječ: „minimalnu“ zamjenjuje se riječju: „najnižu“.

U stavku 3. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

Iza stavka 3. dodaju se stavci 4. i 5. koji glase:

„(4) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(5) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka.“

Članak 37.

U cijelom tekstu članka 217. riječ: „minimalna“ zamjenjuje se riječju: „najniža“, u odgovarajućem padežu.

Članak 38.

U članku 223. stavku 3. riječi: „u iznosu od 2.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00“.

Članak 39.

U članku 229. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Vlasnik vozila odnosno osoba kojoj je vozilo povjereno ne smije dati vozilo na upravljanje osobi za koju je mogao ili morao znati da nema pravo upravljati vozilom (upravlja vozilom prije stjecanja prava na upravljanje, za vrijeme dok joj je izrečena sigurnosna mjera zabrane upravljanja vozilom ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom ili mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili je isključena iz prometa, nema upisanu odgovarajuću kategoriju, upravlja vozilom bez pomagala ili ne postupa po uvjetima i ograničenjima navedenim u vozačkoj dozvoli, kojoj je vozačka dozvola oduzeta ili ukinuta), osobi koja je pod utjecajem droga ili lijekova ili koja u krvi ima nedozvoljenu količinu alkohola ili je pod vidnim utjecajem alkohola ili je u tolikoj mjeri umorna ili bolesna da nije u stanju na siguran način upravljati vozilom.“

Stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Vlasnik vozila dužan je, na zahtjev policijskog službenika ili službene osobe jedinice lokalne samouprave koja obavlja poslove iz članka 5. stavka 4. ovoga Zakona dati vjerodostojan podatak o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja.“

U stavku 6. riječi: „u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00“.

U stavku 7. riječi: „osoba kojoj je vozilo povjereno“ brišu se, a riječi: „u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“.

Iza stavka 7. dodaju se stavci 8., 9. i 10. koji glase:

„(8) Vozaču za kojeg se utvrdi osnovana sumnja u počinjenje prekršaja iz članka 49. stavka 5., članka 53. stavka 3., članka 59. stavka 6., članka 181. stavka 8., članka 199. stavka 8. i 9., članka 216. stavka 3., članka 282. stavka 9., članka 286. stavka 10. i stavka 11. ili članka 289. stavka 4. ovoga Zakona, privremeno će se oduzeti vozilo kojim je upravljao, do donošenja odluke o prekršaju, ako je već najmanje dva puta pravomoćno kažnjen za prekršaje navedene u ovom stavku.“

(9) Sud je dužan odluku o prekršaju i postupanju s privremeno oduzetim vozilom donijeti u roku od 15 dana.

(10) Troškove čuvanja oduzetog vozila snosi počinitelj prekršaja.“

Članak 40.

U članku 244. stavku 4. riječi: „i međunarodna oznaka iz članka 243. stavka 2. ovoga Zakona“ brišu se.

U stavku 5. riječi: „ili međunarodna oznaka“ brišu se.

U stavku 7. riječi: „ili međunarodna oznaka“ brišu se.

Članak 41.

U članku 252. stavku 6. riječi: „iz stavka 6.“ zamjenjuju se riječima: „iz stavka 3.“.

Članak 42.

U članku 263. iza stavka 1. dodaju se novi stavci 2., 3. i stavak 4. koji glase:

„(2) Stanica za tehnički pregled vozila je dužna osigurati video nadzor tehničkog pregleda vozila, odnosno cjelovite tehnološke linije u radnom vremenu stanice i to za svaku tehnološku liniju zasebno u svrhu nadzora nad radom stanice za tehnički pregled vozila, a sustav videonadzora mora osigurati najmanje očitavanje odnosno identifikaciju registarskih pločica na vozilima.

(3) Snimke iz stavka 2. ovoga članka čuvaju se godinu dana.

(4) Stanica za tehnički pregled vozila dužna je podatke iz sustava video nadzora dati na uvid na zahtjev ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i stručne organizacije iz članka 273. ovoga Zakona.“.

Dosadašnji stavci 2. i 3. postaju stavci 5. i 6.

Članak 43.

U članku 282. stavku 9. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

Iza stavka 10. dodaju se stavci 11. i 12. koji glase:

„(11) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 9. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(12) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 9. ovoga članka.“.

Članak 44.

U članku 283. stavku 1. iza riječi: „brzine kretanja vozila,“ dodaju se riječi: „tehničkih uređaja,“.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Fotografija, videozapis s podacima o utvrđenoj brzini, elektronički zapis, tahografski zapis i zapisnik o očitavanju na uređaju koji nema zapis ili brzinomjer, služe kao dokaz o utvrđenoj brzini kretanja vozila.“.

U stavku 3. iza riječi: „mogu se koristiti“ dodaje se riječ: „fotografija,“.

Članak 45.

U članku 285. stavku 1. točki 2. iza riječi: „upravljanja,“ dodaju se riječi: „ili ne postupa po uvjetima i ograničenjima upisanim u vozačkoj dozvoli“.

Članak 46.

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 devet 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) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova i vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova, a kojem je vozačka dozvola istekla, rješenjem će se odbiti zahtjev za produljenje vozačke dozvole.

(6) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova i vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova, a vozačka dozvola je oduzeta ili prijavljena izgubljenom, rješenjem će se ukinuti vozačka dozvola.

(7) Vozaču koji je prije stjecanja prava na upravljanje vozilom u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova, rješenjem će se uskratiti pravo na podnošenje zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole na rok od dvije godine od dana izvršnosti rješenja.

(8) Nakon što su negativni prekršajni bodovi uzeti u obzir za donošenje rješenja iz stavaka 3. do 7. ovoga članka brišu se iz evidencije.

(9) Osoba iz stavaka 3. do 6. ovoga članka može ponovo polagati vozački ispit istekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja iz stavaka 3. do 6. ovoga članka, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače.

(10) Osoba iz stavka 9. ovoga članka koja upravlja motornim vozilom nakon izvršnosti rješenja iz stavaka 3. do 6. ovoga članka, a prije ponovnog stjecanja prava na samostalno upravljanje motornim vozilom, kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana.

(11) Osoba iz stavka 7. ovoga članka koja upravlja motornim vozilom, a prije stjecanja prava na upravljanje vozilom kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana.

(12) Vozaču koji je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 10. i 11. ovoga članka će se izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(13) Protiv rješenja iz stavaka 3. do 7. ovoga članka ne može se podnijeti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“

Članak 47.

Članak 287. briše se.

Članak 48.

U članku 289. stavku 4. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.

Iza stavka 4. dodaju se stavci 5. i 6. koji glase:

„(5) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:

1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put

2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

(6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka.“.

Članak 49.

Članak 296. mijenja se i glasi:

„(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.

(2) Podaci o prekršajima i njihovim počiniteljima vode se na Informacijskom sustavu ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i čuvaju se 10 godina.

(3) Podaci o prometnim nesrećama i drugim događajima u prometu na cestama vode se na Informacijskom sustavu ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i čuvaju se 15 godina.

(4) O podacima o prometnim nesrećama i drugim događajima u prometu na cestama, na zahtjev stranke, izdaje se potvrda.

(5) Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove omogućit će na svojim mrežnim stranicama provjeru statusa vozačke dozvole, postojanje izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom, postojanje izrečene sigurnosne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom i stanje negativnih prekršajnih bodova, elektroničkim putem temeljem serijskog broja vozačke dozvole.

(6) Podacima iz evidencija iz stavka 1. do 3. ovoga članka mogu se koristiti pravosudna tijela, upravna tijela koja vode prekršajni postupak te ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, 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.

(7) Statističkim evidencijama o prometnim nesrećama te o vozačima i vozilima mogu se osim tijela iz stavka 6. 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.

(8) 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.

(9) Ministar nadležan za unutarnje poslove propisat će pravilnikom vrstu i način dostave podatka iz stavka 8. ovoga članka.“.

Članak 50.

U članku 297. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom počinje teći od izvršnosti odluke o prekršaju.“.

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

„(2) Zaštitna mjera iz stavka 1. ovoga članka upisuje se u evidenciju.“.

Dosadašnji stavci 2. i 3. postaju stavci 3. i 4.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 51.

Ministar nadležan za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o načinu obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja ovlaštenom ispitivaču (Narodne novine, br. 141/11 i 151/13) i Pravilnik o načinu evidentiranja i praćenja prekršaja u cestovnom prometu (Narodne novine, broj 156/08) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 52.

Stručna organizacija iz članka 206. 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, 64/15 i 108/17) dužna je uskladiti i organizirati svoju djelatnost i donijeti opće akte u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 53.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama, osim odredbi članka 36. stavka 1. kojim se mijenja članak 216. stavak 1. točka 2. i članka 37. ovoga Zakona kojim se mijenja članak 217. 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, 64/15 i 108/17), koji stupaju na snagu 23. svibnja 2020. godine.

OBRAZLOŽENJE

Člankom 1. se u članku 1.a Zakona o sigurnosti prometa na cestama dodaje Direktiva (EU) 2018/645 Europskog parlamenta i vijeća od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama.

Člankom 2. utvrđuje se definicija pojma „vlasnik vozila“.

Člankom 3. se u članku 32. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. jer važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaje. Nadalje, propisuje se stjecanje negativnih prekršajnih bodova koji se dodjeljuju za određeni prekršaj i njihov broj. Navedeno potkrepljuje podatak da je u 2017. godini počinjeno 1.546 prekršaja nezaustavljanja na znak policijskog službenika.

Člankom 4. mijenja se nadležnost za donošenje pravilnika kojim se određuje izgled znaka, način obilježavanja parkirališnog mjesta te prava koja se na temelju njega mogu ostvarivati. Navedeno se predlaže jer su propisi koji se tiču prometnih znakova, prometne signalizacije i oznaka na cesti, uključujući i obilježavanje svih parkirališnih mjesta, u nadležnosti ministarstva nadležnog za poslove prometa, pa je, po prirodi stvari potrebno i problematiku parkiranja na parkirališnim mjestima osiguranim za osobe s invaliditetom staviti u ingerenciju ministarstva nadležnog za poslove prometa.

Člankom 5. se u članku 43. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj nepropisnog izvođenja radnje vozilom, jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koja je propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.

Člankom 6. se u članku 45. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj nepropisnog uključivanja u promet, jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koja je propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.

Člankom 7. se u članku 49. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj vožnje suprotnim ili zabranjenim smjerom, jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

Vožnja u suprotnom ili zabranjenom smjeru predstavlja jednu od najopasnijih radnji na cestama, a na autocestama posljedice takvih prekršaja su smrtno i teško stradale osobe i velika

materijalna šteta. Također, vrlo često dolazi do dugotrajnog prekida prometa, a što ima za posljedicu velike društvene i ekonomske troškove.

U 2017. godini počinjen je čak 2.031 prekršaj iz stavaka 4. i 5. ovoga Zakona.

Člankom 8. se u članku 53. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj prekoračenja dozvoljene brzine kretanja u naseljenim mjestu, jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlog se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U posljednjih nekoliko godina svjedoči se velikom broju nesreća sa smrtnim posljedicama zbog prekoračenja brzine kretanja u naseljima. Tako je u 2017. godini počinjeno 201.510 prekršaja prekoračenja brzine kretanja u naseljima od čega 1.451 prekršaj prekoračenja brzine veće od 50 km/h. Zbog nepropisne brzine kretanja 466 nesreća je imalo kao posljedicu nastradale osobe, 15 osoba je poginulo, a 623 su ozlijeđene.

Člankom 9. se u članku 54. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj prekoračenja dozvoljene brzine kretanja izvan naselja, jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U 2017. godini počinjeno je 95.156 prekršaja prekoračenja dozvoljene brzine kretanje izvan naselja, a od čega čak 2.422 prekoračenja veće 50 km/h od dozvoljene brzine.

Člankom 10. se u članku 57. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za nepoštivanja pravila prednosti prolaska jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U 2017. godini zbog nepoštivanja prednosti prolaska dogodilo se 4.509 prometnih nesreća od čega 25 prometnih nesreća sa poginulim osobama i 1.780 s ozlijeđenim osobama.

Člankom 11. se u članku 59. Zakona o sigurnosti prometa na cestama uvodi mogućnost kažnjavanja vozača koji vozilima namjerno prolaze na znak crvenog svjetla kada se prometom upravlja semaforima. Također se povećava iznos novčane kazne, ovisno o načinu počinjenja prekršaja, jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na

cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

Novom mjerom u Zakonu razdvajaju se i strože kažnjavaju prekršitelji koji namjerno prolaze na znak crvenog svjetla te povećavaju vjerojatnost prometnih nesreća s vrlo teškim posljedicama u smislu naleta na pješake, bicikliste ili vozilo iz suprotnog smjera. U 2017. godini dogodila se 654 prometna nesreća zbog nepoštivanja svjetlosnog znaka, a u kojima je poginulo 12 osoba, a ozlijeđeno je 308 osoba. Broj prekršaja u kojima nije došlo do prometne nesreće zbog prolaska kroz crveno svjetlo iznosio je 5.462.

Člankom 12. se u članku 67. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje strože kažnjavanje prekršaja nepropisnog pretjecanja i obilaženja jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaje. Jedna od vrlo opasnih radnji u prometu zbog koje se događaju prometne nesreće je radnja pretjecanje i obilaženje vozila nakon što je prednje vozilo započelo radnju skretanja. Da bi se utjecalo na povećani oprez vozača, te smanjio broj prekršaja i prometnih nesreća uzrokovanih nepoštivanjem odredbe o obvezi pretjecanja i obilaženja vozila, ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

Člankom 13. se u članku 70. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje strože kažnjavanje prekršaja nepropisnog pretjecanja i obilaženja jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

Prema statističkim podacima u 2017. godini zbog nepropisnog pretjecanja i obilaženja dogodilo se 1440 prometnih nesreća, u kojima su 22 osobe poginule, a 495 osoba je ozlijeđeno. U 2017. godini utvrđeno je 1.019 prometnih prekršaja opasne radnje pretjecanja kolone vozila što je potaknulo potrebu za poštovanjem kaznenih odredbi ovoga članka.

Člankom 14. se u članku 72. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje strože kažnjavanje prekršaja pretjecanja na opasnim mjestima (most, tunel, zavoj, prijevaj i sl.) jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim

vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U 2017. godini evidentirana su 222 prometna prekršaja iz ovoga članka što je potaknulo potrebu za postroženjem kaznenih odredbi ovoga članka.

Člankom 15. se u članku 74. Zakona o sigurnosti prometa na povećava iznos novčane kazne za prekršaj pretjecanja vozila ispred obilježenog pješačkog prijelaza jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U 2017. godini dogodio se 401 prometni prekršaj opasne radnje pretjecanja vozila na pješačkom prijelazu što je potaknulo potrebu za postroženjem kaznenih odredbi ovoga članka.

Člankom 16. se u članku 101. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava novčana kazna za nekorištenje svjetala biciklista i zaprežnih vozila po noći ili u slučaju smanjene vidljivosti.

S obzirom da je u praksi uočeno da veliki broj biciklista ne koristi svjetla prilikom vožnje nametnula se potreba postroženja kaznenih odredbi ovoga članka za najranjivije sudionike u prometu. U 2017. godini dogodile su se 473 prometne nesreće naleta na bicikl, a od toga 16 prometnih nesreća sa poginulim osobama i 382 prometne nesreće s ozlijeđenim osobama. Ukupno su u 2017. godini smrtno stradala 23 biciklista.

Člankom 17. se u članku 102. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje obavezno korištenje dnevnih ili kratkih svjetala u razdoblju od 1. studenoga do 31. ožujka te se na taj način odredba jasnije propisuje i ne ovisi o ljetnom ili zimskom računanju vremena.

Člankom 18. se u članku 127. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje novčana kazna od 300,00 kuna za pješake koji se noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti kreću kolnikom, a nisu označeni nekim izvorom svjetlosti ili reflektirajućom materijom.

S obzirom na veliki broj prometnih nesreća naleta na pješaka te sa svrhom povećanja sigurnosti pješaka u prometu predlaže se propisivanje kaznenih odredbi za nenošenje reflektirajućeg materijala ili nekog drugog izvora svjetlosti po noći i danju u uvjetima smanjene vidljivosti. U 2017. godini u prometnim nesrećama smrtno je stradalo 56 pješaka.

Člankom 19. se u članku 133. Zakona o sigurnosti prometa na cestama postrožuju kaznene odredbe za nepoštivanje crvenog svjetla na obilježenom pješačkom prijelazu jer kaznene odredbe koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

S obzirom na teške posljedice prometnih nesreća naleta na pješaka predlaže se postroženje kaznenih odredbi. U 2017. godini dogodilo se 197 prometnih nesreća na obilježenom pješačkom prijelazu.

Člankom 20. se u članku 134. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za vozača koji se ne približava pješačkom prijelazu sigurnosnom brzinom jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje obligatorno propisuje izricanje zaštitne mjere u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

S obzirom na teške posljedice prometnih nesreća naleta na pješaka predlaže se postroženje kaznenih odredbi. U 2017. godini dogodilo se 197 prometnih nesreća na obilježenom pješačkom prijelazu.

Člankom 21. se u članku 137. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za nezaustavljanje na pružnom prijelazu (crveno svjetlo, spuštена rampa) jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U posljednjih nekoliko godina svjedoči se velikom broju prometnih nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima sa smrtno stradalima. Najčešći uzrok nesreća je nepoštivanje svjetlosne i zvučne signalizacije od strane vozača. U cilju smanjenja broja prekršaja na željezničko-cestovnim prijelazima zbog kojih se događaju prometne nesreće s najtežim posljedicama propisuje se postroženje kaznenih odredbi. U 2017. godini ukupno se dogodilo 264 prometnih nesreća na željezničko-cestovnim prijelazima u kojima je poginulo 6 osoba, a 47 osoba je ozlijeđeno.

Člankom 22. se u članku 140. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj polukružnog okretanja i vožnje unatrag autocestom jer kaznene odredbe koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

S obzirom na veliki broj prekršaja na autocesti, a koje se odnose na opasne radnje polukružnog okretanja i vožnje unatrag propisano je postroženje kaznenih odredbi zbog teških posljedica takvih vrsta prometnih prekršaja. U 2017. godini evidentirano je 35 prometnih prekršaja polukružnog okretanja i vožnje unatrag autocestom.

Člankom 23. se u članku 141. Zakona o sigurnosti prometa na cestama na jasniji način propisuje do kuda se neispravno vozilo smije vući na autocesti, te se povećava iznos novčane kazne za taj prekršaj.

Člankom 24. se mijenja članak 142. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, na način da se propisuje prekršaj nepoštivanja sigurnosnog razmaka između vozila te se povećava iznos novčanih kazni jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

Održavanje sigurnosnog razmaka na autocestama, zbog postizanja velikih brzina kretanja vozila, omogućuje sigurno zaustavljanje ili usporenje vozila koje se kreće iza vozila kojeg slijedi. Predlaže se sigurnosni razmak od najmanje dvije sekunde prema pozitivnoj praksi u državama Europske unije (npr. Slovenija).

Člankom 25. se u članku 163. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj nekorištenje sigurnosnog pojasa za vrijeme vožnje i nepropisnog prijevoza djece u vozilu, jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koja je propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja. Osim toga, a kako bi se zasebno mogli statistički pratiti prekršaji nekorištenje sigurnosnog pojasa za vrijeme vožnje i nepropisnog prijevoza djece u vozilu, bilo je potrebno razdvojiti kaznene odredbe za ove prekršaje.

Aktualnim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa jedan od zadanih kvantitativnih ciljeva je dosezanje 98 postotnog korištenja sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u vozilima. Relevantno istraživanje provedeno u sklopu provođenja spomenutog Nacionalnog programa, pokazalo je da se u Republici Hrvatskoj sigurnosnim pojaskom veže oko 61% vozača i suvozača, a putnika na stražnjim sjedalima samo 13,9%.

Prilikom ispadanja iz vozila zbog nevezivanja godišnje stradava oko 30 osoba te se s velikom sigurnošću može reći da bi u Republici Hrvatskoj bilo čak 10% manje poginulih kada bi dosegnuli zacrtani cilj Nacionalnog programa vezan za korištenje sigurnosnih pojaseva.

Poseban problem je nepropisan prijevoz djece u vozilima. Danas preko 60% djece stradava u prometnim nesrećama u svojstvu putnika u vozilima. Tijekom 2017. godine, od osmero smrtno stradale djece, čak petero je smrtno stradalo u svojstvu putnika u vozilima kojima su upravljali njihovi najbliži. U trenutku nesreće, četvero od petero poginule djece nepropisno je prevoženo, odnosno nisu korištene dječje sjedalice, postolja ili djeca nisu bila vezana.

Člankom 26. se u članku 175. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj udaljenja sa mjesta prometne nesreće u kojoj ima ozlijeđenih ili smrtno stradalih osoba jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. Intencija je da se obaveza i odgovornost vozača sudionika prometne nesreće u kojoj ima smrtno stradalih ili ozlijeđenih osoba u pogledu ostajanja na mjestu prometne nesreće postroži.

Napuštanje mjesta prometne nesreće i ne pružanje pomoći osobama koje su u toj nesreći ozlijeđene u mnogim državama smatra se teškim kaznenim djelom te se kažnjava dugogodišnjim zatvorskim kaznama (Kanada, Njemačka). U 2017. godini u Republici Hrvatskoj zabilježeno je 274 prekršaja bježanja s mjesta prometne nesreće, a prijavljeno je i 19 kaznenih dijela ne pružanja pomoći u prometnoj nesreći.

Člankom 27. se u članku 176. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj napuštanja mjesta prometne nesreće ili ne popunjavanje Europskog izvješća jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu odnosno počinitelje prekršaja ne odvrćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. Intencija je da se obveza i odgovornost vozača sudionika prometne nesreće u kojoj je nastala materijalna šteta poveća te da vozači koji prouzroče prometnu nesreću sa drugim sudionikom razmijene potrebne podatke, ili da vozaču drugog vozila koji nije na mjestu događaja ostave podatke. Smanjenje broja ovih protupravnih ponašanja kod sudionika u prometu zahtijeva veću društvenu odgovornost i odgovornije ponašanje.

Nadalje, nepotrebno ostavljanje vozila na cesti nakon prometne nesreća sa materijalnom štetom kada se ista mogu ukloniti stvara zastoje u prometnim tokovima, povećava se moguća opasnost nastanka drugih prometnih nesreća i sl. te je iz tog razloga predviđeno propisivanje strožeg sankcioniranja kada se sa kolnika javne ceste, u tunelu, na mostu, ispred vrha prijevoja ceste ili u zavoju kad je preglednost ceste nedovoljna, ukoliko je to moguće, ne uklone vozila i omogući nesmetano odvijanje prometa. Navedeno ima za posljedicu zastoje na cestama, smanjenje propusne moći i velike društveno-ekonomske troškove posebno u urbanim sredinama.

Člankom 28. se u članku 181. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj odbijanja podvrgavanju ispitivanja radi provjere da li organizmu ima alkohola, droga ili lijekova kod prometne nesreće jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvrćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. U 2017. godini zabilježeno je 2.073 slučajeva odbijanja podvrgavanju ispitivanja odgovarajućim uređajima.

Člankom 29. se u članku 193. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava visina novčanih kazni za prekršaj nekorištenja zimske opreme jer novčane kazne koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvrćaju od ponavljanja činjenja prekršaja.

Člankom 30. se u članku 196. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jasnije propisuju uvjeti i ograničenjima koja se upisuju u vozačku dozvolu. Nadalje, povećava se iznos novčane kazne za nepropisno korištenje mobitela za vrijeme vožnje, jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koja je propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvrća od ponavljanja činjenja prekršaja.

Opće je poznata činjenica da distrakcija, odnosno skretanje pozornosti s vožnje, nepovoljno utječe na sigurnost cestovnog prometa. Najčešća distrakcija za vrijeme upravljanja vozilima je svakako korištenje mobitela. Istraživanje provedeno u sklopu projekta sufinanciranog

sredstvima Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa „Dan bez mobitela u prometu“ pokazalo je da 91% vozača telefonira za vrijeme vožnje, a to isto čini i 33% biciklista. Gotovo 55% vozača iskazalo je spremnost ne telefoniranja prilikom vožnje ukoliko bi novčana kazna bila veća. Ovdje treba naglasiti da je svako korištenje mobitela rizično, a rizičnost se dodatno povećava držanjem mobitela u ruci, što je zapravo inkriminacija regulirana člankom 196. stavcima 3. i 4. ovoga Zakona.

Osim toga, zabrinjava i činjenica da je sve veći broj prometnih nesreća izazvanih neobjašnjivim prelaskom vozilom na suprotnu stranu kolnika, što se dovodi u vezu s dokazanom dekoncentriranošću vozača prilikom nepropisnog korištenja mobitela i istovremenog upravljanja vozilom.

Člankom 31. se u članku 198. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuju negativni prekršajni bodovi za prekršaj vožnje za vrijeme bolesti, umora ili trenutne nesposobnosti. Kako bi se utjecalo na svijest vozača da ne voze umorni, bolesni u lošem psihofizičkom stanju zbog čega mogu izazvati prometnu nesreću s teškim posljedicama postrožuju se kaznene odredbe ovoga članka.

Člankom 32. se u članku 199. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj vožnje pod utjecajem alkohola, droga ili lijekova jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U prometnim nesrećama koje se događaju na cestama u Republici Hrvatskoj još uvijek je prisutan velik broj vozača koji upravljaju vozilom pod utjecajem alkohola. U 2017. godini vozači pod utjecajem alkohola ukupno su skrivili 4.438 prometnih nesreća u kojima je 87 osoba smrtno stradalo, 594 osobe zadobile su teške tjelesne ozljede, a 1.887 lakše ozlijeđenih osoba. Kako vožnja pod utjecajem alkohola umanjuje psihofizičke sposobnosti vozača, ali i ostalih sudionika u prometu, povećanjem stupnja koncentracije alkohola u krvi povećava se i intenzitet ugroženosti prometa, odnosno mogućnosti nastanka prometne nesreće s najtežim posljedicama. Vozači koji su imali više od 1,50 g/kg alkohola u krvi izazvali su čak 2.181 prometnu nesreću u kojima je poginulo 56 osoba, a 1.257 je ozlijeđeno. Ukupno je u 2017. godini zabilježeno 37.940 prekršaja upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola. Zbog navedenog predlaže se postroženje kaznenih odredbi ovoga članka.

Člankom 33. se u članku 206. Zakona o sigurnosti prometa na cestama ispravlja uočena pogreška.

Člankom 34. se u članku 208. Zakona o sigurnosti prometa na cestama uvodi obaveza snimanja audio/vizualnim uređajima za snimanje ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Svrha uvođenja ovoga snimanja ogleđa se u mogućnosti kvalitetnijeg praćenja provedbe ispita, nadzora rada ovlaštenog ispitivača, analize i evaluacije procesa polaganja vozačkog ispita, kao i utvrđivanja objektivnih činjenica koje su prethodile rezultatu ispita. Suočeni s činjenicom da je prema sadašnjoj praksi nemoguće provjeriti navode kandidata koji su nezadovoljni rezultatom ispita te navode u prigovorima/žalbama uloženi nakon provođenja ispita, uvođenje audio/vizualnog snimanja omogućit će točno i objektivno

utvrđivanje relevantnih činjenica u postupku polaganja vozačkog ispita. Nadalje, upravo zbog pravnih propisa kojima je regulirana zaštita osobnih podataka, predložena je ovakva zakonska odredba koja će, pobliže razrađena u podzakonskim propisima, omogućiti provođenje audio/vizualnog snimanja ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Potrebno je napomenuti da navedeno snimanje nije namijenjeno prikupljanju osobnih podataka, već samo snimanju izvođenja samog ispita te se neće ni u kom slučaju upotrebljavati u druge svrhe. Također, snimanje ispita bi povećalo transparentnost kod procesa polaganja vozačkog ispita, povećalo samu kvalitetu i mogućnost nadzora, kontrolu, analizu i evaluaciju istoga od strane nadležnih tijela nadzora te u konačnici pridonijelo ujednačavanju provedbe vozačkog ispita, kao i dosljednu primjenu Programa vozačkog ispita.

Člankom 35. se u članku 211. Zakona o sigurnosti prometa na cestama mijenja broj stavka na koji se upućuje, 208. zbog pomicanja stavaka u članku 208. Zakona.

Člankom 36. se u članku 216. Zakona o sigurnosti prometa na cestama implementira europsko zakonodavstvo u području vozačkih dozvola te se riječ „minimalnu“ zamjenjuje riječju „najnižu“. Nadalje, povećava se iznos novčane kazne jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

Člankom 37. se u članku 217. Zakona o sigurnosti prometa na cestama implementira europsko zakonodavstvo u području vozačkih dozvola te se riječ „minimalna“ zamjenjuje riječju „najniža“.

Člankom 38. se u članku 223. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj upravljanja vozilom, a da vozač nema upisanu potrebnu kategoriju u vozačku dozvolu jer se u praksi pokazalo da novčana kazna propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.

Člankom 39. mijenja se članak 229. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, na način da se povećava iznos novčane kazne za prekršaj omogućavanja upravljanja vozilom osobi koja nema pravo upravljati vozilom i nedostavljanja podataka o osobi koja je upravljala vozilom. U praksi se pokazalo da novčane kazne propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Stavkom 2. se detaljnije propisuje kojim osobama se ne smije dati na upravljanje motorno vozilo. Naime, vlasnik odnosno neka druga osoba kojoj je vozilo povjereno treba voditi računa da osoba kojoj daje vozilo na upravljanje ima potrebna formalna znanja i vještine te da je psihofizički sposobna za sigurno upravljanje vozilom. Ispunjavanje formalnih pretpostavki za upravljanje određenim motornim vozilom dokazuje se valjanom vozačkom dozvolom određene kategorije, a radi otklanjanja mogućnosti da se vozilo da na upravljanje osobi čija vozačka dozvola ima određena ograničenja koja nisu vidljiva iz isprave predloženo je i omogućavanje provjere statusa hrvatskih vozačkih dozvola na mrežnim

stranicama ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. Na taj način će svatko, koristeći serijski broj vozačke dozvole, moći u realnom vremenu dobiti informacije o njezinom statusu. Stavak 3. u članku 229. Zakona o sigurnosti prometa mijenja se zbog poteškoća u provedbi prekršajnih odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama, poput utvrđivanja prekršaja zaustavljanja i parkiranja vozila i ostalih prekršaja iz Zakona zabilježenih uz pomoć tehničkih uređaja, a da pritom vozač koji je počinio prekršaj nije identificiran na mjestu počinjenja prekršaja. Naime, ukoliko vozač nije zatečen na mjestu počinjenja prekršaja kada je vozilo nepropisno zaustavljeno ili parkirano, odnosno kada je uz pomoć tehničkih uređaja zabilježena nepropisna brzina kretanja ili drugi prekršaji iz Zakona, naknadno se prema registarskoj oznaci vozila vlasniku vozila prosljeđuje obavijest o obavezi dostave podataka o osobi koja je u trenutku počinjenja prekršaja upravljala vozilom. U takvim slučajevima vlasnici vozila često dostavljaju podatke o više osoba koji su toga dana upravljale njegovim vozilom, a nerijetko su to podaci o osobama koje nemaju prebivalište u Republici Hrvatskoj. Takva praksa znatno otežava cjelokupni prekršajni postupak i pravovremeno sankcioniranje stvarnog počinitelja prekršaja. U slučajevima prekršaja za koje su propisane novčane kazne ili zaštitne mjere vlasnici vozila ne dostavljaju vjerodostojne podatke, već propisanu sankciju od 2.000,00 kuna plaćaju u polovičnom iznosu sukladno odredbama Prekršajnog zakona i izbjegavaju strože sankcije. Nadalje, procesni postupak usporava izvjesnost i brzinu kažnjavanja odnosno sankcioniranja određenog prekršaja, a time i povećava pravnu nesigurnost građana. Predloženom odredbom namjerava se povećati efikasnost procesuiranja i sankcioniranja prekršaja i samih prekršitelja.

Nadalje, propisuje se mogućnost privremenog oduzimanja vozila, kako bi se vozačima koji uporno ponavljaju najteže prekršaje oduzelo sredstvo počinjenja prekršajnog djela. Mogućnost privremenog oduzimanja vozila, kao sredstva počinjenja prekršaja u cestovnom prometu, ima za cilj dati do znanja vozaču koji počini najteže prekršaje u ponavljanju (recidivu) da je vozilo opasno sredstvo, ukoliko se ne koristi na primjeren način. Na ovaj način se i vlasnike vozila obvezuje da vozila ne daju na upotrebu osobama za koje prethodno nisu provjerili njihovu sposobnost za upravljanje te ispunjavanje određenih uvjeta za upravljanje vozilom.

Člankom 40. se u članku 244. Zakona o sigurnosti prometa na cestama brišu riječi koje se odnose na međunarodnu oznaku Republike Hrvatske. Naime, člankom 243. Zakona o sigurnosti prometa na cestama više nije propisana obveza isticanja međunarodne oznake Republike Hrvatske, u slučaju kada vozilo registrirano u Republici Hrvatskoj napušta teritorij Republike Hrvatske. U skladu s time, članak 244. stavke 4. 5. i 7. Zakona je potrebno uskladiti s člankom 243. Zakona, na način da se izbrišu odredbe o međunarodnoj oznaci.

Člankom 41. se u članku 252. Zakona o sigurnosti prometa na cestama ispravljaju uočene pogreške.

Člankom 42. se u članku 263. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje obveza stanicama za tehnički pregled vozila da osiguraju videonadzor tehničkog pregleda vozila odnosno cjelovite tehnološke linije, na način da se osigura najmanje očitavanje, odnosno identifikacija registarskih pločica na vozilu. Suštinski identične obveze za stanice za tehnički pregled vozila već su propisane člankom 9. stavkom 2., 3., 4. i 5. Pravilnika o tehničkim pregledima vozila (Narodne novine br. 16/18), a sadržavao ih je i članak 9. stavak 2., 3., 4. i 5. ranije važećeg Pravilnika o tehničkim pregledima vozila (Narodne novine br. 148/08., 36/10., 52/13., 111/14. i 122/14.). Slijedom konzultacija s AZOP-om, potreba za unošenjem ovih odredbi u tekst Zakona proizlazi iz činjenice da su opće odredbe o obradi osobnih podataka putem videonadzora sadržane u Zakonu o provedbi Opće uredbe o zaštiti podataka (Narodne

novine br. 108/17, u daljnjem tekstu: Zakon o provedbi Opće uredbe). Člankom 25. stavkom 2. Zakona o provedbi Opće uredbe je propisano da se njegove odredbe o obradi osobnih podataka putem sustava videonadzora primjenjuju, ako drugim zakonom nije drugačije određeno. S obzirom da se ovakav videonadzor u stanicama za tehnički pregled vozila koristi u specifičnu svrhu provedbe nadzora nad radom stanica još od kraja 2009. godine potrebno je posebnim Zakonom propisati način prikupljanja i obrade tih podataka.

Člankom 43. se u članku 282. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj odbijanja podvrgavanju vozača i instruktora vožnje ispitivanju radi provjere da li organizmu ima alkohola, droga ili lijekova jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

U 2017. godini zabilježeno je 2.073 slučajeva odbijanja podvrgavanju ispitivanja odgovarajućim uređajima.

Člankom 44. se u članku 283. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jasnije uređuje korištenje fotografije i elektroničkog zapisa kao dokaza o utvrđenoj brzini kretanja vozila i proširuje se mogućnost korištenja drugih tehničkih uređaja za mjerenje brzine s obzirom na stalni napredak, razvoj i mogućnosti tehnologije.

Člankom 45. se u članku 285. jasnije uređuje način postupanja prema vozaču i instrukturu vožnje koji ne postupaju po uvjetima i ograničenjima upisanim u vozačkoj dozvoli.

Člankom 46. se u članku 286. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jasnije uređuje način ukidanja vozačkih dozvola, evidentiranja i praćenja negativnih prekršajnih bodova i zaštitnih mjera zabrane upravljanja motornim vozilom.

Naime, ovim odredbama propisuje se postupak prema vozačima koji upravljaju vozilom prije stjecanja prava na upravljanje vozilom te mladim vozačima i vozačima kojima je vozačka dozvola istekla, oduzeta, izgubljena ili imaju izrečenu zaštitnu mjeru zabrane upravljanja kad prikupe određen broj negativnih prekršajnih bodova.

Člankom 47. se članak 287. Zakona o sigurnosti prometa na cestama briše iz razloga što se negativni prekršajni bodovi propisuju pojedinim člancima kojima su propisani sami prekršaji.

Člankom 48. se u članku 289. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaje upravljanja vozilom za vrijeme trajanja zaštitne mjere zabrane upravljanja vozilom i dok je isključen iz prometa jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj.

Člankom 49. se u članku 296. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuju maksimalni rokovi čuvanja podataka.

Također, propisuje se da će Ministarstvo nadležno za unutarnje poslove na svojim mrežnim stranicama omogućiti provjeru statusa vozačke dozvole, postojanje izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom, postojanje izrečene sigurnosne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom i stanje negativnih prekršajnih bodova elektroničkim putem temeljem serijskog broja vozačke dozvole.

Na ovaj način bi se smanjili fiskalni nameti građanstvu i gospodarstvu iz razloga što bi se na brz i danas svima dostupan način, putem web servisa, a na temelju serijskog broja vozačke dozvole, bez potrebe dodatnih plaćanja upravnih pristojbi i čekanja, omogućilo vlasnicima prijevozničkih poduzeća, renta car agencijama i svim drugim poslovnim subjektima, koji daju vozilo na upravljanje nekoj osobi, provjera stanja vozačke dozvole, broj negativnih prekršajnih bodova i izrečene zaštitne i sigurnosne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom. Podaci bi se dobivali na način da se ispiše status vozačke dozvole (važeća, nevažeća, ukinuta, izgubljena, oduzeta), broj negativnih prekršajnih bodova (broj od 0, 1, 2,...), izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom (DA=3 mjeseca od 01.12.2018. do 29.02.2019. ili NE=0). Potrebno je naglasiti da se ovime ne dostavlja niti jedan osobni podatak.

Člankom 50. se u članku 297. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje trenutak od kada počinje teći izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom.

Zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom počinje teći od izvršnosti odluke o prekršaju, te se na ovaj način usklađuje sa Prekršajnim zakonom i Kaznenim zakonom koji propisuju zaštitne i sigurnosne mjere.

Člankom 51. određuje se rok za usklađivanje podzakonskih akata s ovim Zakonom.

Člankom 52. određuje se rok za usklađivanje djelatnosti i općih akata ovlaštene stručne organizacije.

Člankom 53. propisuje se da odredbe ovoga Zakona stupaju na snagu osmog dana od njegove objave u Narodnim novinama, osim odredbi članka 36. stavka 1. i članka 37., kojima se u nacionalno zakonodavstvo prenose odredbe Direktive (EU) 2018/645 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EGP) (SL L 112, 2.5.2018.), a s kojom su države članice u obvezi uskladiti nacionalno zakonodavstvo do 23. svibnja 2020. godine.

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

Članak 1.a

(1) 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.),
- 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.).

(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.

(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 mogu 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 objiju 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, koji 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 koji 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 cm³ ili čija trajna snaga u slučaju elektromotora ne prelazi 4kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h,

39) »motocikl« je motorno vozilo s dva kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm³ 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 cm³ 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 cm³, 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 sjedalica), kuhinjske elemente i prostor za odlaganje garderobe – ormara, 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 motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske,

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 prolazanje vozilom pokraj drugog vozila koje se po istom kolniku kreće iz suprotnog smjera,

74) »pretjecanje« je prolazanje vozilom pokraj drugog vozila koje se kreće u istom smjeru,

75) »obilazanje« je prolazanje vozilom pokraj zaustavljenog 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 pješak 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 (licencija)« 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 prijednog puta vozila,

94) »nadzorni uređaj (eurotahograf)« 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 prijedene 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,

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.

(2) Izrazi koji se koriste u ovom Zakonu, a nisu definirani imaju značenje definirano drugim zakonom.

Članak 32.

- (1) Sudionici u prometu moraju postupati po zahtjevima izraženim pomoću znakova ili po naredbama policijskih službenika ili drugih osoba koje, na temelju ovlaštenja iz ovoga Zakona, nadziru i upravljaju prometom na cestama (u daljnjem tekstu: ovlaštena osoba).
- (2) Ovlaštene osobe dužne su se pri davanju znakova postaviti na cesti tako da ih sudionici u prometu, kojima su znaci namijenjeni, mogu lako i s dovoljne udaljenosti uočiti.
- (3) Znaci iz stavka 1. ovoga članka mogu se davati i iz vozila.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila ako postupi suprotno zahtjevu izraženom pomoću znaka ili po naredbi policijskog službenika ili druge ovlaštene osobe.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj ostali sudionici u prometu na cesti ako ne postupe po naredbi izraženoj pomoću znaka policijskog službenika ili druge ovlaštene osobe.

Članak 40.

- (1) Osobe sa 80 ili više posto tjelesnog oštećenja, odnosno osobe koje imaju oštećenje donjih ekstremiteta 60 ili više posto, mogu propisanim znakom pristupačnosti označiti vozilo u kojem se prevoze.
- (2) Prava koja proizlaze iz znaka pristupačnosti ne smije koristiti osoba koja nije osoba s invaliditetom.
- (3) Znak pristupačnosti izdaje se na ime osobe s invaliditetom, odnosno za vozila udruga osoba s invaliditetom na ime udruge, a izgled znaka, uvjete za njegovo stjecanje, način obilježavanja parkirališnog mjesta te prava koja se na temelju njega mogu ostvarivati, propisuje ministar nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako izda znak pristupačnosti osobi koja za to ne ispunjava uvjete iz ovoga članka.
- (5) Za prekršaj iz stavka 3. 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 jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.
- (6) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja svoj znak pristupačnosti ustupi drugoj osobi na korištenje ili koja ga koristi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.
- (7) Osobi koja bude dva ili više puta pravomoćno kažnjena za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka, privremeno će se oduzeti znak pristupačnosti na rok od dvije godine.

Članak 43.

- (1) Vozač koji namjerava na cesti ili drugoj prometnoj površini obaviti neku radnju vozilom (uključiti se u promet, prestrojiti, odnosno mijenjati prometnu traku, pretjecati, obilaziti, zaustavljati se, skretati udesno ili ulijevo, okretati se polukružno, voziti unatrag i sl.) ne smije početi takvu radnju ako time dovodi u opasnost druge sudionike u prometu ili imovinu.
- (2) Prije započinjanja radnji iz stavka 1. ovoga članka, vozač je dužan uvjeriti se da to može učiniti bez opasnosti za druge sudionike u prometu ili imovinu, vodeći pritom računa o položaju vozila te o smjeru i brzini kretanja.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

Članak 45.

- (1) Vozač koji se vozilom uključuje u promet na cesti ili drugoj prometnoj površini (izlazak vozila iz garaže, dvorišta, parkirališta, stajališta, s površine na kojoj se ne obavlja promet vozila ili s drugih sličnih površina) dužan je propustiti sva vozila i pješake koji se kreću cestom, odnosno prometnom površinom na koju se uključuje.
- (2) Vozač koji se vozilom sa zemljane ceste, gradilišta i sličnih površina uključuje na cestu sa suvremenim kolničkim zastorom obvezno mora zaustaviti vozilo i ukloniti blato s kotača.
- (3) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, za vrijeme vožnje u naselju, vozač je dužan tramvaju ili autobusu javnoga gradskog prijevoza putnika ili posebno obilježenom autobusu kojim se organizirano prevoze djeca, ako je to moguće učiniti bez ugrožavanja ili ometanja prometa (naglo kočenje, znatno usporenje i sl.), omogućiti uključivanje u promet kad ta vozila izlaze sa stajališta ili ugibališta koje se nalazi izvan kolnika, odnosno s proširenja prometne trake koja služi za stajalište.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji pri uključivanju u promet postupi suprotno odredbama stavka 1. i 3. ovoga članka.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji pri uključivanju u promet postupi suprotno odredbama stavka 2. ovoga članka.

Članak 49.

- (1) Na cesti s kolnikom za promet vozila u oba smjera na kojem postoje tri prometne trake, vozač se ne smije vozilom kretati prometnom trakom koja se nalazi uz lijevi rub ceste u smjeru kretanja vozila.
- (2) Na cesti na kojoj su kolničke trake fizički odvojene jedna od druge, na cesti s kolnikom za promet u oba smjera na kojem postoje najmanje četiri obilježene prometne trake kao i na cesti s kolnikom za promet vozila samo u jednom smjeru, vozač se ne smije vozilom kretati kolničkom trakom namijenjenom za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se na cesti s kolnikom za promet u oba smjera, na kojem postoje tri prometne trake, kreće prometnom trakom koja se nalazi uz lijevi rub ceste u pravcu kretanja vozila.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom kreće suprotno odredbama stavka 2. ovoga članka.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na autocesti, brzjoj cesti i cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila kreće kolničkom trakom namijenjenom za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru.

Članak 53.

- (1) Na cesti u naselju vozač se ne smije vozilom kretati brzinom većom od 50 km na sat, odnosno brzinom većom od brzine dopuštene postavljenim prometnim znakom za cijelo naselje ili njegov dio.
- (2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, na cesti u naselju čiji prometno-tehnički i sigurnosni elementi to omogućuju (npr. pješački podhodnici i nadhodnici, dodatne trake za lijevo, odnosno desno skretanje, upravljanje na raskrižjima uređajima za davanje znakova prometnim svjetlima i sl.) može se prometnim znakom dopustiti kretanje vozilom i brzinom većom od 50 km na sat, a najviše do 80 km na sat.

- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 20 do 30 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.
- (6) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti u naselju kreće brzinom koja je za više od 10 do 20 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti u naselju kreće brzinom koja je do 10 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.

Članak 54.

- (1) Na cesti izvan naselja vozač se ne smije vozilom kretati brzinom većom od brzine dopuštene postavljenim prometnim znakom, a najviše:
- 1) 130 km na sat na autocestama,
 - 2) 110 km na sat na cestama namijenjenim isključivo za promet motornih vozila i brzoj cesti,
 - 3) 90 km na sat na ostalim cestama.
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 10 do 30 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.

Članak 57.

- (1) Na raskrižju cesta iste važnosti ili u susretu s drugim vozilom vozač je dužan propustiti vozilo koje nailazi s njegove desne strane.
- (2) Vozač vozila koje skreće ulijevo dužan je propustiti vozilo koje, dolazeći iz suprotnog smjera, zadržava smjer svojeg kretanja ili skreće udesno, osim ako postavljenim prometnim znakom nije drukčije određeno.
- (3) Iznimno od odredaba stavka 1. i 2. ovoga članka, na raskrižju ili pri susretu s vozilom koje se kreće po tračnicama vozač je dužan propustiti takvo vozilo bez obzira s koje strane dolazi, osim ako postavljenim prometnim znakom nije drukčije određeno.
- (4) Vozač koji ulazi vozilom na cestu koja je prometnim znakom označena kao cesta s prednošću prolaska dužan je propustiti sva vozila koja se kreću tom cestom.
- (5) Vozač je dužan propustiti sva vozila koja se kreću cestom na koju ulazi i kad ta cesta nije prometnim znakom označena kao cesta s prednošću prolaska, ako vozilom ulazi sa ceste bez suvremenoga kolničkog zastora na cestu sa suvremenim kolničkim zastorom.

(6) Vozač koji pri skretanju presijeca biciklističku stazu ili traku koja se pruža uzduž kolnika kojim se kreće, dužan je propustiti bicikle koji se kreću po biciklističkoj stazi ili traci u istom ili suprotnom smjeru.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

Članak 59.

(1) Na raskrižju i na drugom mjestu na kojem se upravlja prometom uređajima za davanje znakova prometnim svjetlima (semaforima ili drugim uređajima), prometna svjetla za sudionike u prometu znače:

1) crveno svjetlo – zabranu prolaska,

2) zeleno svjetlo – slobodan prolazak,

3) žuto svjetlo – upaljeno samostalno, znači da vozilo ne smije prijeći crtu zaustavljanja niti smije ući u raskrižje, ako se u trenutku kad se žuto svjetlo pojavi, nalazi na takvoj udaljenosti od prometnog svjetla da se može na siguran način zaustaviti.

(2) Žuto svjetlo upaljeno istodobno s crvenim svjetlom označava skorbu promjenu svjetla i pojavu zelenog svjetla, ali ne mijenja zabranu prolaska koja je dana crvenim svjetlom.

(3) Žuto treptavo svjetlo obvezuje sve sudionike u prometu da se kreću uz povećani oprez.

(4) Zeleno treptavo svjetlo služi za upozorenje sudionika u prometu na skori prestanak slobodnog prolaska i na pojavu žutog, odnosno crvenog svjetla.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji, na mjestu na kojem se promet upravlja uređajem za davanje znakova prometnim svjetlima, ne zaustavi svoje vozilo na znak crvenog svjetla.

Članak 67.

(1) Pretjecanje i obilaženje obavlja se s lijeve strane.

(2) Pretjecati se mora s desne strane ako je vozilo na kolniku zauzelo takav položaj i njegov vozač daje takav znak da se sa sigurnošću može zaključiti da to vozilo skreće ulijevo.

(3) Vozilo koje se kreće po tračnicama postavljenim na sredini kolnika ili vozilo koje se prema ovom Zakonu ne smije kretati uz desni rub kolnika, osim ako prometnim znakom nije drukčije određeno, ne smije se pretjecati s lijeve strane. To se vozilo može pretjecati s desne strane ako između njega i desnog ruba kolnika postoji prometna traka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbama stavka 1. i 3. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.

Članak 70.

(1) Vozač ne smije vozilom početi pretjecati ili obilaziti:

1) kolonu vozila,

2) ako je vozač koji se kreće iza njega počeo pretjecati,

3) ako je vozač koji je ispred njega na istoj prometnoj traci dao znak da namjerava preteći ili obići vozilo koje je ispred njegova vozila, ili obići drugu zapreku na cesti,

4) ako prometna traka kojom namjerava pretjecati nije slobodna na dovoljnoj udaljenosti tako da bi, vodeći računa o razlici između brzine kretanja svojeg vozila za vrijeme pretjecanja i brzine kretanja vozila drugih sudionika u prometu koje namjerava preteći, pretjecanjem ugrozio sigurnost prometa ili omeo promet iz suprotnog smjera,

5) ako nakon pretjecanja ili obilaženja ne bi ponovno mogao zauzeti položaj na prometnoj traci kojom se kretao prije pretjecanja ili obilaženja i to bez ometanja ili ugrožavanja ostalih sudionika u prometu, osim kad se za pretjecanje ili obilaženje koristi prometnom trakom koja je zabranjena za promet vozila iz suprotnog smjera,

6) prometnom trakom koja je namijenjena zaustavljanju vozila u nuždi.

(2) Vozač koji pretječe ili obilazi dužan je svoje vozilo držati na potrebnoj udaljenosti od vozila koje pretječe ili obilazi, tako da ga ne ometa niti ugrožava u prometu.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji otpočne ili obavi pretjecanje ili obilaženje suprotno odredbama stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji pri pretjecanju ili obilaženju ne drži svoje vozilo na potrebnoj udaljenosti od vozila koje pretječe ili obilazi.

Članak 72.

(1) Na kolniku na kojem se promet odvija u dva smjera, a koji ima po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru, vozač ne smije vozilom pretjecati drugo vozilo u tunelu, na mostu, ispred vrha prijevoja ceste ili u zavoju kad je preglednost ceste nedovoljna.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno stavku 1. ovoga članka.

Članak 74.

(1) Vozač ne smije pretjecati drugo vozilo koje se približava obilježenome pješačkom prijelazu, ili koje prelazi pješački prijelaz i obilaziti vozilo koje je stalo radi propuštanja pješaka na tom prijelazu.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.

Članak 101.

(1) Na vozilu u prometu na cesti noću i u slučaju smanjene vidljivosti moraju biti upaljena svjetla i to:

1) na motornom vozilu, osim mopeda i motocikla bez bočne prikolice, najmanje dva bijela ili žuta svjetla na prednjoj strani i paran broj crvenih svjetala na stražnjoj strani,

2) na mopedu i motociklu bez bočne prikolice najmanje jedno bijelo ili žuto svjetlo na prednjoj strani i najmanje jedno crveno svjetlo na stražnjoj strani.

(2) Od prvog sumraka do potpunog svanuća (noću), a i danju u slučaju smanjene vidljivosti, na biciklu mora biti upaljeno jedno svjetlo bijele boje na prednjoj strani i jedno crveno svjetlo na stražnjoj strani, a na zaprežnom vozilu najmanje jedno svjetlo na prednjoj strani i najmanje jedno crveno svjetlo na stražnjoj strani, ili samo jedna svjetiljka koja je izrađena tako da se s prednje strane vozila vidi bijelo svjetlo, a sa stražnje strane vozila crveno svjetlo.

(3) Kad motorno vozilo vuče jedno ili dva priključna vozila, na stražnjoj strani posljednjega priključnog vozila moraju biti upaljena najmanje dva crvena svjetla, a ako širina priključnog vozila iznosi više od 1,6 m, na prednjoj strani prvoga priključnog vozila moraju biti upaljena dva bijela svjetla.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 3. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.

Članak 102.

(1) Na motornim vozilima za vrijeme vožnje danju moraju biti upaljena dnevna ili kratka svjetla, u razdoblju zimskog računanja vremena.

(2) Na motociklu i mopedu za vrijeme vožnje danju moraju biti upaljena kratka svjetla tijekom cijele godine.

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

Članak 127.

(1) Pješak koji se kreće kolnikom na javnoj cesti izvan naselja dužan je kretati se uz lijevi rub kolnika u smjeru.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, pješak se može kretati uz desni rub kolnika samo kad je takvo kretanje za njega sigurnije (nepregledan zavoj, ponor, usjek, zasjek, odron i sl.).

(3) Pješak, koji se kreće kolnikom, dužan je noću, a i danju u slučaju smanjene vidljivosti, biti označen nekim izvorom svjetlosti ili reflektirajućom materijom.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj pješak koji postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka.

Članak 133.

(1) Ako se prometom na obilježenome pješačkom prijelazu upravlja prometnim svjetlima ili znacima ovlaštene osobe, vozač je dužan svoje vozilo zaustaviti ispred pješačkog prijelaza kad mu je danim znakom zabranjen prolaz.

(2) Ako se obilježeni pješački prijelaz iz stavka 1. ovoga članka nalazi na ulazu na bočnu cestu, vozač koji skreće na tu cestu dužan je kretati se smanjenom brzinom i propustiti pješake koji su već stupili ili stupaju na pješački prijelaz, a prema potrebi i zaustaviti svoje vozilo radi propuštanja pješaka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji svoje vozilo ne zaustavi ispred pješačkog prijelaza kad mu je danim znakom zabranjen prolaz.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.

Članak 134.

(1) Ako se na obilježenome pješačkom prijelazu prometom ne upravlja uređajima za davanje prometnih svjetala ni znacima ovlaštene osobe, vozač je dužan pješačkom prijelazu približavati se sigurnosnom brzinom tako da ne ugrožava pješake, odnosno tako da može zaustaviti svoje vozilo da bi propustio pješake koji su već stupili na pješački prijelaz.

(2) Ako su pješaci djeca, stare i iznemogle osobe, slijepi osobe ili druge osobe s invaliditetom, vozač je dužan zaustaviti vozilo i propustiti ih i kad tek stupaju na pješački prijelaz iz stavka 1. ovoga članka.

(3) U slučaju iz stavka 1. ovoga članka na kolniku s dvije ili više prometnih traka za promet u istom smjeru, zabranjeno je prolaženje pored vozila koje je zaustavljeno ili usporava ispred pješačkog prijelaza da bi propustilo pješake.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 3. ovoga članka.

Članak 137.

(1) Sudionici u prometu dužni su zaustaviti se pred prijelazom ceste preko željezničke pruge u istoj razini ako je uređaj za zatvaranje prometa spušten, ili ako se taj uređaj već počeo spuštati, ili ako se daju svjetlosni ili zvučni znaci koji upozoravaju da će se taj uređaj početi spuštati, odnosno da se prijelazu ceste preko željezničke pruge približava vlak.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbama ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj ostali sudionici u prometu na cesti koji postupe suprotno odredbama ovoga članka.

Članak 140.

(1) Na autocesti vozač ne smije zaustavljati ni parkirati motorno vozilo, osim na površinama izvan kolnika koje su za to posebno uređene i obilježene.

(2) Vozač koji je zbog neispravnosti na vozilu ili iz drugih razloga prisiljen zaustaviti vozilo na kolniku autoceste dužan ga je zaustaviti na posebnoj traci za zaustavljanje vozila u nuždi i poduzeti potrebne mjere da vozilo što prije ukloni s kolnika.

(3) Na autocesti vozač ne smije polukružno okretati vozilo niti se kretati vozilom unatrag, osim na površinama izvan kolnika koje su za to posebno uređene.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 3. ovoga članka.

Članak 141.

(1) Na autocestu ne smije se uključiti motorno vozilo koje vuče drugo vozilo, a koje se zbog neispravnosti ili nedostataka pojedinih dijelova ne može samo kretati.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, vuča vozila dopuštena je autocestom ako je razlog za vuču nastao za vrijeme kretanja vozila po autocesti, ali samo krajnjom desnom prometnom trakom do prve priključne ceste kojom se vučeno vozilo može isključiti iz prometa na autocesti.

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

Članak 142.

(1) Autocestom se vozila moraju kretati krajnjom desnom prometnom trakom ako nije zakrčena vozilima u koloni.

(2) Na autocesti vozač smije mijenjati prometnu traku zbog bržeg kretanja samo prelaženjem vozilom u lijevu prometnu traku.

(3) Na autocesti vozač ne smije vozilom prelaziti iz trake u traku (slalom vožnja), pretjecati trakom za zaustavljanje vozila u nuždi, kretati se na način da ne drži potreban razmak, požurivati vozila ispred sebe davanjem svjetlosnih ili zvučnih znakova ili na neki drugi način

ni izvoditi bilo koju drugu radnju kojom ugrožava ili dovodi u opasnost druge sudionike u prometu.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač vozila ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 3. ovoga članka.

Članak 163.

(1) Vozač i putnici tijekom vožnje u motornom vozilu na sjedalima na kojima su ugrađeni sigurnosni pojasevi, dužni su koristiti pojas na način koji je odredio proizvođač sigurnosnog pojasa.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, sigurnosni pojas ne moraju koristiti osobe koje imaju uvjerenje da iz zdravstvenih razloga ne mogu koristiti pojas.

(3) Ministar nadležan za zdravstvo propisat će postupak, uvjete i način izdavanja uvjerenja iz stavka 2. ovoga članka.

(4) Vozač motornog vozila za prijevoz osoba koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i vozila za prijevoz tereta u kojima su ugrađeni sigurnosni pojasevi ne smije u takvim motornim vozilima prevoziti djecu nižu od 150 centimetara ako nisu smještena u posebnoj sigurnosnoj sjedalici/postolju koja su za vozilo pričvršćena sigurnosnim pojasom vozila ili posebnim kopčama u vozilu i suprotno načinu koji je odredio proizvođač posebne sigurnosne sjedalice.

(5) Vozač motornog vozila koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i u kojem su ugrađeni sigurnosni pojasevi smije na sjedalima koja nisu prednja prevoziti djecu nižu od 150 cm, a visoku barem 135 cm, koja nisu smještena u sigurnosnoj sjedalici/postolju, ukoliko su ona pravilno vezana sigurnosnim pojasom za odrasle osobe.

(6) Vozač motornog vozila za prijevoz osoba koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i vozila za prijevoz tereta u koja nisu ugrađeni sigurnosni pojasevi ne smije u takvim vozilima prevoziti djecu mlađu od tri godine, a djeca stara tri godine i više, a niža od 150 cm ne smiju se smjestiti na prednje sjedalo.

(7) Vozač motornog vozila ne smije prevoziti dijete smješteno u sigurnosnoj sjedalici okrenutoj suprotno od smjera vožnje na putničkom sjedalu zaštićenom prednjim zračnim jastukom, ako zračni jastuk nije deaktiviran, čak i u slučajevima kada se zračni jastuk automatski isključuje.

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

Članak 175.

(1) Sudionik u prometnoj nesreći u kojoj je netko izgubio život ili je ozlijeđen, dužan je:

1) ostati na mjestu prometne nesreće, s tim što se može privremeno udaljiti samo radi pružanja pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći ili ako mu je samom potrebna liječnička pomoć, odnosno radi obavještavanja policije,

2) poduzeti sve što je u njegovoj moći da se otklone nove opasnosti koje mogu nastati na mjestu prometne nesreće i da se omogući normalan tok prometa te da nastoji da se ne mijenja stanje na mjestu nesreće i da se sačuvaju postojeći tragovi, uz uvjet da poduzimanje tih mjera ne ugrožava sigurnost prometa,

3) o prometnoj nesreći obavijestiti najbližu policijsku upravu ili policijsku postaju i vratiti se na mjesto prometne nesreće i sačekati dolazak ovlaštene osobe koja obavlja očevid.

(2) Pravna ili fizička osoba koja je obaviještena o prometnoj nesreći u kojoj je neka osoba ozlijeđena dužna je o tome odmah obavijestiti najbližu zdravstvenu ustanovu i policijsku upravu, odnosno policijsku postaju.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji ne ostane na mjestu prometne nesreće.

Članak 176.

(1) Vozači, sudionici prometne nesreće, u kojoj je uzrokovana samo materijalna šteta na vozilima, dužni su, ukoliko je to moguće, odmah ukloniti vozila s kolnika, omogućiti nesmetano odvijanje prometa, popuniti i potpisati Europsko izvješće o nesreći ili na drugi način razmijeniti osobne podatke i podatke o vozilima.

(2) Vozači iz stavka 1. ovoga članka ne smiju napustiti mjesto prometne nesreće dok nisu popunili i potpisali Europsko izvješće ili na drugi način razmijenili osobne podatke i podatke o vozilima.

(3) U slučaju prometne nesreće samo s materijalnom štetom, kad na mjestu nesreće nema vlasnika vozila ili vlasnika druge oštećene stvari, vozač je dužan vlasniku vozila ili druge oštećene stvari ostaviti podatke o sebi i vozilu kojim je uzrokovao prometnu nesreću.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se vozači ako odmah s kolnika, ukoliko je to moguće, ne uklone vozila i omogućće nesmetano odvijanje prometa.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se vozač ako drugom sudioniku u prometnoj nesreći ili osobi vlasniku oštećenog vozila ili druge stvari ne ostavi svoje podatke ili ne popuni Europsko izvješće i napusti mjesto prometne nesreće.

Članak 181.

(1) Policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće u kojoj je nastala materijalna šteta, podvrgnut će sudionike prometne nesreće ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata, radi provjere ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima. Ako se tim ispitivanjem utvrdi da sudionik ima u organizmu droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, policijski službenik odvest će ga u zdravstvenu ustanovu na liječnički pregled te na uzimanje krvi i urina radi analize.

(2) Ako u prometnoj nesreći ima ozlijeđenih osoba, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće podvrgnut će sudionike prometne nesreće ispitivanju na način kako je to propisano u stavku 1. ovoga članka. Ako sudionik odbije ispitivanje ili se tim ispitivanjem utvrdi da ima u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, policijski službenik će narediti liječnički pregled te uzimanje krvi i urina radi analize.

(3) Ako u prometnoj nesreći ima poginulih osoba, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće naredit će da se vozaču vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći uzme krv i urin kako bi se utvrdilo ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, a drugim sudionicima prometne nesreće naredit će uzimanje krvi i urina nakon što se odgovarajućim sredstvima ili aparatima ili stručnim pregledom utvrdi u organizmu prisutnost alkohola, opojnih droga ili lijekova koji se ne smiju uzimati za vrijeme vožnje ili određeno vrijeme prije započinjanja vožnje.

(4) U slučajevima iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka liječnik može odlučiti da se krv i urin ne uzimaju ako bi zbog toga nastupile štetne posljedice za zdravlje sudionika u prometnoj nesreći.

(5) Osobe iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka ne smiju, od trenutka nastanka prometne nesreće pa dok se nad njima ne provede postupak ispitivanja iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka, uzimati alkoholna pića, droge ni lijekove koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima.

(6) Osoba za koju se ispitivanjem na jedan od načina propisanim ovim člankom utvrdi da je pod utjecajem droga ili lijekova ili u krvi ima nedozvoljenu količinu alkohola ili određeno vrijeme prije započinjanja vožnje, snosi troškove ispitivanja.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj osobe iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka koje postupe suprotno odredbi stavka 5. ovoga članka.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj osobe iz stavka 1. ovoga članka koje se odbiju podvrgnuti ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata, radi provjere ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako odbije otići na liječnički pregled te na uzimanje krvi i urina radi analize.

(9) Osobe iz stavka 2. i 3. ovoga članka koje odbiju otići na liječnički pregled te na uzimanje krvi i urina radi analize prisilno će se odvesti.

Članak 193.

(1) Zimski uvjeti na cesti su takvi uvjeti kada je kolnik prekriven snijegom ili kada je na kolniku poledica.

(2) Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu i teretnim automobilima s priključnim vozilom. Vozač motornog vozila dužan je, prije uključivanja u promet, očistiti zaleđena vjetrobranska stakla i snijeg na vozilu.

(3) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, ministar nadležan za poslove prometa može u određeno vrijeme i na određenoj cesti ili dijelu ceste propisati obvezno posjedovanje zimske opreme, za pojedine vrste i kategorije vozila, bez obzira postoje li na tim cestama zimski uvjeti.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se pravna ili fizička osoba obrtnik ako naredi ili dopusti da se u prometu na cestama koristi vozilo koje nema propisanu zimsku opremu ili teretni automobil s priključnim vozilom.

(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 i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako upravlja vozilom suprotno odredbama ovoga članka.

Članak 196.

(1) Motornim vozilom i tramvajem u prometu na cesti može samostalno upravljati samo osoba koja ima važeću vozačku dozvolu izdanu u Republici Hrvatskoj, inozemnu vozačku dozvolu ili međunarodnu vozačku dozvolu, za onu kategoriju vozila kojom upravlja u prometu na cesti.

(2) Vozač je dužan za vrijeme upravljanja motornim vozilom i tramvajem koristiti se pomagalima koja su upisana u vozačku dozvolu.

(3) Vozač vozila za vrijeme vožnje ne smije upotrebljavati mobitel niti druge uređaje na način koji bi umanjio mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom.

(4) Mobitel se može koristiti za vrijeme vožnje ako se upotrebljava naprava koja omogućava njegovo korištenje bez upotrebe ruke.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji upravlja vozilom u prometu na cesti, a isteklo mu je važenje vozačke dozvole te ako je ispunio uvjete za upravljanje motornim vozilom, a nije mu izdana vozačka dozvola.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbama stavka 2., 3. i 4. ovoga članka.

Članak 198.

(1) Vozač koji je u tolikoj mjeri umoran ili bolestan ili je u takvom psihofizičkom stanju da je nesposoban za sigurno upravljanje vozilom, ne smije upravljati vozilom u prometu na cesti.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.

Članak 199.

(1) Vozač vozila C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE i H, instruktor vožnje, mladi vozač, kao i vozač vozila B kategorije kada upravlja vozilom u profesionalne svrhe (taksisti, vozači hitne pomoći, vozači u tvrtkama i tijelima državne vlasti itd.), ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola.

(2) Vozač vozila kategorije A1, A2, A, B, BE, F, G i AM ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.

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

(4) Smatrat će se da vozač ima alkohola u krvi ako je njegova prisutnost utvrđena analizom krvi i urina ili analizom krvi, mjerenjem količine alkohola u litri izdahnutog zraka, liječničkim pregledom ili drugim metodama i aparatima.

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

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

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

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

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako je pod utjecajem droga ili lijekova.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla i zaprežnog vozila ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka ili ako je pod utjecajem droga ili lijekova.

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,

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

(7) Poslove stručnog nadzora obavlja ovlaštena osoba stručne organizacije (ovlašteni nadzornik) koja je završila najmanje specijalistički diplomski stručni studij ili 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.

(8) Osoba iz stavka 6. ovoga članka mora imati položen stručni ispit. Program stručnog ispita te način njegove provedbe propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove.

(9) 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 ćudoreda, 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 odnosno ako je pravomoćno osuđena za prekršaj iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

(10) 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.

(11) 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 ovlaštenu ispitivač koji ima dopuštenje (licenciju) ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. Ispit iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provodi ovlaštenu ispitivač koji ima dopuštenje (licenciju) ministarstva nadležnog za zdravstvo. Rezultati ispita upisuju se u Knjžicu kandidata za vozača.

(3) Osobama iz stavka 2. ovoga članka neće se izdati odnosno ukinut će se 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 odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

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

(5) Ovlaštenu ispitivač za nastavni predmet Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći može biti osoba koja ima najmanje dvije godine iskustva na poslovima predavača toga 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 prometnim i drugim strukovnim školama koje obrazuju osobe za zanimanje vozač motornog vozila i ispunjavaju uvjete iz članka 209. i 217. stavka 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 sljedeći 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 216.

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

- 1) duševno i tjelesno sposobna upravljati vozilom određene kategorije,
- 2) navršila minimalnu dob za upravljanje vozilom određene kategorije,
- 3) položila vozački ispit za upravljanje vozilom određene kategorije,
4. nastanjena u Republici Hrvatskoj te ima prebivalište, prijavljeno boravište na razdoblje od najmanje 185 dana, uobičajeno prebivalište, školuje se ili ima odobren privremeni ili stalni boravak.

(2) Pravo na samostalno upravljanje vozilom dokazuje se vozačkom dozvolom ili potvrdom o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole koja vrijedi za upravljanje vozilima u prometu 30 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora do 60 dana, kaznit će se za prekršaj osoba koja u prometu na cesti upravlja motornim vozilom prije stjecanja prava na upravljanje.

Članak 217.

(1) Vozačka dozvola izdaje se za upravljanje vozilima koja su svrstana u 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 cm³ i snage motora od najviše 11 kW 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 njegova 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 njegova 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 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 njegova 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;

– minimalna starosna dob za kategoriju D je 24 godine.

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 njegova priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg;

– minimalna starosna dob za kategoriju DE je 24 godine.

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 ubrzanu 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 godine, 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) 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.
- (8) 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.
- (9) Ministar nadležan za unutarnje poslove propisat će pravilnikom posebne uvjete glede dobnih granica, uvjeta upravljanja i načina prijevoza na motornim vozilima policije.
- (10) Ministar nadležan za poslove obrane propisat će pravilnikom uvjete za upravljanje i način prijevoza na vozilima oružanih snaga Republike Hrvatske.

Članak 223.

- (1) U vozačku dozvolu upisuju se sve kategorije motornih i priključnih vozila kojima vozač ima pravo upravljati sukladno odredbama ovoga Zakona.
- (2) Vozač ima pravo upravljati samo onim vozilima i kategorijama vozila koje su upisane u vozačkoj dozvoli.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji upravlja vozilom one kategorije koja nije upisana u njegovu vozačku dozvolu.

Članak 229.

- (1) Kad upravlja vozilom, vozač mora kod sebe imati vozačku dozvolu ili potvrdu o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole i dužan ju je pokazati na zahtjev policijskog službenika.
- (2) Vlasnik, odnosno osoba kojoj je vozilo povjereno ne smije dati vozilo na upravljanje osobi koja nije stekla pravo upravljanja vozilom one kategorije u koju spada to vozilo ili osobi koja je pod utjecajem droga ili lijekova ili koja u krvi ima nedozvoljenu količinu alkohola.
- (3) Vlasnik, odnosno osoba kojoj je vozilo povjereno dužna je, na zahtjev policijskog službenika ili službene osobe jedinica lokalne samouprave koja obavlja poslove iz članka 5. stavka 4. ovoga Zakona dati vjerodostojan podatak o identitetu osobe kojoj je dao vozilo na upravljanje.

- (4) Kad je vlasnik vozila, kojim je počinjen prekršaj propisan ovim Zakonom, pravna osoba, podatke iz stavka 3. ovoga članka dužna je dati odgovorna osoba u pravnoj osobi.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji nema kod sebe vozačku dozvolu ili potvrdu o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole ili je ne pokaže na zahtjev policijskog službenika.
- (6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila i osoba kojoj je vozilo povjereno ako vozilo da na upravljanje osobi iz stavka 2. ovoga članka.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila, osoba kojoj je vozilo povjereno ili odgovorna osoba u pravnoj osobi ako, u roku od 15 dana, ne da vjerodostojan dokaz o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja.

Članak 244.

- (1) Motorna vozila u prometu moraju imati po dvije registarske, prenosive, izvozne, odnosno pokusne pločice.
- (2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, motocikli, traktori, radni strojevi, mopedi i priključna vozila mogu imati po jednu pločicu.
- (3) Registarska pločica istaknuta na vozilu mora biti izdana za to vozilo.
- (4) Pločice i međunarodna oznaka iz članka 243. stavka 2. ovoga Zakona na vozilu moraju biti postavljene tako da se dobro vide, ne smiju se oštećivati, ne smije se dodavati sadržaj koji nije propisan i moraju biti čitljive.
- (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 na vozilu nema propisan broj pločica ili na kojem su te pločice ili međunarodna oznaka postavljene tako da se dobro ne vide ili nisu čitljive.
- (6) Za prekršaj iz stavka 1. i 2. 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.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač vozila koji nema propisan broj pločica ili na kojem su te pločice ili međunarodna oznaka postavljene tako da se dobro ne vide ili nisu čitljive.

Članak 252.

- (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 263.

(1) Stanica za tehnički pregled vozila dužna je obavljati tehnički pregled vozila na propisanim, umjerenim i ispravnim uređajima i opremi, prema propisima o tehničkim pregledima.

(2) 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 se tehnički pregled vozila obavlja na uređajima i opremi koji za to nisu propisani i umjereni, ispravni, ili suprotno propisima o tehničkim pregledima.

(3) 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.

Članak 282.

(1) Policijski službenik, obavljajući poslove iz članka 4. stavka 1. ovoga Zakona, može vozača i drugog sudionika u prometu na cesti podvrgnuti ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i uređaja (alkometar i dr.) radi utvrđivanja prisustva u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, a potom, po potrebi, i odvesti u zdravstvenu ustanovu na vađenje krvi i uzimanje urina ili na liječnički pregled.

(2) Prije poduzimanja radnji iz stavka 1. ovoga članka, policijski službenik može podvrgnuti vozača postupku prepoznavanja znakova koji su posljedica prisustva u organizmu alkohola.

droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima.

(3) Policijski službenik odvest će na vadenje krvi i uzimanje urina radi analize ili na liječnički pregled i osobu za koju se ispitivanjem utvrdi da u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, utvrđene odgovarajućim sredstvima ili uređajima.

(4) Osobe iz stavka 1., 2. i 3. ovoga članka dužne su postupati prema zahtjevima policijskog službenika.

(5) Policijski službenik o poduzetim radnjama iz stavka 1. i 3. ovoga članka i članka 181. ovoga Zakona sačinjava zapisnik, odnosno zahtjev za liječnički pregled, vadenje krvi i uzimanje urina radi analize.

(6) Osoba za koju je ispitivanjem na jedan od načina iz stavaka 1. i 3. ovoga članka utvrđeno da je pod utjecajem droga ili lijekova ili u krvi ima nedozvoljenu količinu alkohola, snosi troškove ispitivanja, a osoba iz stavka 3. ovoga članka snosi i troškove odvoženja službenim policijskim vozilom na liječnički pregled, vadenje krvi i uzimanje urina radi analize.

(7) Postupak i način prepoznavanja znakova i simptoma prisustva u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili određeno vrijeme prije započinjanja vožnje iz stavka 2. ovoga članka propisat će ministar nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove.

(8) Prema vozaču koji je u prometu na cesti zatečen u počinjenju prekršaja a koji je pod utjecajem droga ili lijekova ili je utvrđena prisutnost nedozvoljene količine alkohola u krvi, ako osobite okolnosti upućuju da će nastaviti s radnjom prekršaja, policijski službenik može, radi neposrednog sprječavanja nastavka činjenja prekršaja, narediti mjere njegova smještanja u posebnu prostoriju do prestanka djelovanja opojnog sredstva ali ne u trajanju duljem od 12 sati te u tom vremenu narediti premještanje njegova vozila na određeno mjesto. Vozilo čije je premještanje određeno premjestit će po naredbi policije pravna ili fizička osoba obrtnik nadležna za održavanje cesta, odnosno pravna ili fizička osoba obrtnik s kojom je pravna ili fizička osoba obrtnik ili upravno tijelo nadležno za održavanje cesta sklopilo ugovor za uklanjanje vozila.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila i instruktor vožnje koji odbije podvrgnuti se ispitivanju ili liječničkom pregledu, odnosno uzimanju krvi ili krvi i urina.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj sudionik u prometu, osim vozača motornog vozila i instruktora vožnje, koji odbije podvrgnuti se ispitivanju ili stručnom pregledu, odnosno uzimanju krvi ili krvi i urina.

Članak 283.

(1) Brzina kretanja vozila utvrđuje se pomoću uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila, tahografskog zapisa ili neposrednim praćenjem s vozilom.

(2) Fotografija i videozapis s podacima o utvrđenoj brzini, tahografski zapis i zapisnik o očitavanju na radaru koji nema zapis ili brzinomjer, služe kao dokaz o utvrđenoj brzini kretanja vozila.

(3) Kao dokaz u prekršajnom postupku mogu se koristiti tehničke snimke, službene bilješke i zapisnici.

(4) Ne smiju se koristiti niti ugrađivati u motorno vozilo uređaji ili naprave koje imaju za cilj ometanje ili otkrivanje uređaja koje koriste ovlaštene osobe za nadzor prometa na cestama. Ukoliko policijski službenik nađe na vozilu ili u vozilu takav uređaj ili napravu naredit će vozaču da ga ukloni, a ukoliko vozač to odbije, uređaj ili naprava će se ukloniti o trošku vozača.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 4. ovoga članka.

Članak 285.

(1) Policijski službenik naredbom će privremeno oduzeti vozačku dozvolu i isključiti iz prometa vozača i instruktora vožnje:

1) koji upravlja ili pokušava upravljati vozilom ako je odgovarajućim sredstvima ili uređajima utvrđeno da u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, ili je utvrđeno da u krvi ima nedozvoljenu količinu alkohola ili ako pokazuje znakove alkoholiziranosti ili utjecaja droga ili lijekova, a odbija se podvrgnuti ispitivanju,

2) koji nema pomagala za koja je navedeno u vozačkoj dozvoli da ih mora koristiti tijekom upravljanja (članak 196. stavak 2.),

3) koji ne postupi po zahtjevu policijskog službenika da se podvrgne ispitivanju ili stručnom pregledu (članak 181. stavak 1. i članak 282. stavak 4.),

4) vozača motocikla ili mopeda i osobe koje se prevoze tim vozilima, ako kod sebe nemaju zaštitne kacige ili ih odbiju nositi na glavi (članak 114.),

5) koji upravlja vozilom prije stjecanja prava na upravljanje vozilom, koji upravlja vozilom, a nema važeću vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije ili koji upravlja vozilom u vrijeme kad mu je vozačka dozvola privremeno oduzeta ili kad mu je pravomoćnom odlukom nadležnog tijela izrečena sigurnosna ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom,

6) vozača koji upravlja vozilom duže od vremena propisanog posebnim propisom ili ne koristi propisane odmone.

(2) Policijski službenik može naredbom isključiti iz prometa vozača koji upravlja ili pokušava upravljati vozilom ako je očito da je vozač u takvom psihofizičkom stanju (umor, stres, bolest,) da nije sposoban sigurno upravljati vozilom (članak 198.).

(3) Na temelju odredbi stavka 1. ovoga članka, vozačka dozvola se privremeno oduzima dok ne prestanu razlozi zbog kojih je oduzeta, a najduže do 8 dana.

(4) Ako u slučajevima iz stavka 1. ovoga članka vozač ne preuzme privremeno oduzetu vozačku dozvolu po isteku mjere opreza, a najkasnije u roku od 3 dana od dana isteka, vozačka dozvola će se dostaviti tijelu u čijoj se evidenciji vodi. Tijelu u čijoj se evidenciji vodi vozač, vozačku dozvolu dostavit će se i u slučaju da je u međuvremenu od nadležnog tijela doneseno pravomoćno rješenje o kazni i izrečenoj zaštitnoj mjeri.

(5) Prilikom postupanja prema vozaču ili instruktoru vožnje po stavku 1. ovoga članka, policijski službenik omogućit će vozaču da u primjerenom roku pozove drugoga vozača, koji ispunjava uvjete za upravljanje vozilom u prometu na cesti, da preuzme vozilo kojim je upravljao vozač koji je isključen iz prometa.

(6) Veterinarski inspektor mobilne jedinice može isključiti iz prometa vozilo za prijevoz životinja u svrhu nadzora posebnih uvjeta iz posebnih propisa.

Članak 286.

(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 protoka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju kojeg su upisani.

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

(4) Vozaču koji je u razdoblja 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 istekom 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 287.

(1) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje jedan negativan prekršajni bod ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz članka 49. stavka 3., članka 53. stavka 5., članka 133. stavka 3., članka 134. stavka 5., članka 142. stavka 5., članka 181. stavka 7., članka 198. stavka 2., članka 199. stavka 6. ovoga Zakona.

(2) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz članka 49. stavka 4., članka 53. stavka 4., članka 59. stavka 5., članka 67. stavka 5., članka 70. stavka 3., članka 72. stavka 2., članka 74. stavka 2., članka 137. stavka 2., članka 176. stavka 5. i članka 199. stavka 7. ovoga Zakona.

(3) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz članka 32. stavka 4., članka 49. stavka 5., članka 53. stavka 3., članka 54. stavka 2., članka 57. stavka 7., članka 175. stavka 3, članka 181. stavka 8., članka 199. stavaka 8. i 9., članka 216. stavka 3., članka 282. stavka 9. i članka 289. stavka 4. ovoga Zakona.

Članak 289.

(1) Vozač kojem je vozačka dozvola oduzeta (članak 284.) ili je isključen iz prometa (članak 285.) ili mu je izrečena mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna i fizička osoba obrtnik ako naredi ili dopusti da vozač kome je oduzeta vozačka dozvola ili mu je izrečena mjera zabrane upravljanja motornim vozilom određene kategorije upravlja vozilom u prometu na cesti za to vrijeme.

(3) 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.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji upravlja vozilom za vrijeme dok su mu izrečene mjere iz stavka 1. ovoga članka.

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, 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.

(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 297.

(1) Izvršenje pravomoćno izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom provodi se upisom u evidenciju o izdanim vozačkim dozvolama. Zaštitna mjera počinje teći sljedećim danom od dana obavijesti vozaču o početku primjene mjere.

(2) Vrijeme provedeno na izdržavanju kazne zatvora ne računa se u vrijeme trajanja zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Ovlašćuje se ministar nadležan za unutarnje poslove da donese propise o načinu evidentiranja, praćenja i objave podataka o izrečenim kaznama, mjerama sigurnosti, zaštitnim mjerama, negativnim prekršajnim bodovima, mjerama pisanog upozorenja, prometnim nesrećama i drugim događajima u prometu na cestama i njihovim posljedicama.

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Izvješće o provedenom savjetovanju za Nacrt prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo unutarnjih poslova
Svrha dokumenta	Izvješće o provedenom savjetovanju
Datum dokumenta	13.03.2019.
Verzija dokumenta	I.
Vrsta dokumenta	Izvješće
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?	-
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?	Nacrt je bio objavljen na portalu e-savjetovanja.gov.hr i na web stranici MUP-a. Savjetovanje je bilo otvoreno 18 dana, od 15.02. do 04.03.2019. godine.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Očitovanja su dostavile 32 fizičke osobe, dvije pravne, 11 udruga i jedno državno tijelo.
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI Primjedbe koje su prihvaćene	Tablica sa primjedbama te obrazloženjem o prihvaćanju/neprihvaćanju nalazi se u prilogu obrasca Izvješća o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću koji je objavljen na portalu e-savjetovanja.gov.hr.

Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	
Troškovi provedenog savjetovanja	Provedba savjetovanja nije iziskivala dodatne troškove.

Izvešće o provedenom savjetovanju - Nacrt prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

Redni broj	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
1	VLADIMIR HALGOTA	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Općenito, paziti dosljedno na razliku između vozača vozila i vozača motornog vozila, kako bi se razlikovalo ponašanje i sankcije vozača motornih vozila i vozača bicikala.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
2	UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Odredba postojećeg čl. 154. ZSPC regulira teret na vozilu, a odredba čl. 236. ZSPC-a općenite odredbe o vozilima, i gotovo su identične, pa bi te odredbe trebalo uskladiti, s time da nema razloga da se one ponavljaju jer to izaziva nerazumljivost tih odredbi i koju primijeniti. Ako odredba čl. 154. regulira teret na vozilu onda bi ona trebala regulirati upravo sve što se odnosi na teret na vozilu, a odredba čl. 236. kao opća odredba o vozilima samo dati osnovne podatke o vozilima, te nema potrebe tu ponavljati prekršajne odredbe u odnosu na teret na vozilu jer su one propisane u čl. 154. već bi prekršajne odredbe čl. 236. trebale sadržavati samo prekršaje koji se odnose na propisane uvjetima glede dimenzija vozila, zaštite okoliša i na propisane uređaje i opremu vozilajer ponavljanje prekršajnih odredbi o	Nije prihvaćen	Odbijen. Odredbe članka 154. reguliraju sasvim drugačija pitanja od odredbi članka 236.

teretu u dva članka je nepotrebno opterećivanje zakona i nije jasno koju odredbu treba primijeniti.

Stoga predlažemo da te odredbe glase kakoslijedi:

Članak 154. (NN 108/17 - na snazi od 20. svibnja 2018.)

(1) Vozilo koje sudjeluje u prometu na cesti mora od časa utovara, tijekom prometa na cesti, do istovara udovoljavati uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja utvrđenih posebnim propisom i može prevoziti teret samo ako ima teretni list-otpremnicu koja sadrži podatak o neto masi tereta odnosno bruto masi vozila s teretom, a koje vaganje je izvršeno kod utovaritelja na vagi za koju utovaritelj tereta raspolaže ovjernicom/certifikatom o verifikaciji izdanim od strane pravne osobe ovlaštene za izdavanje ovjernica/certifikata o verifikaciji od strane Državnog zavoda za mjeriteljstvo sukladno Zakonu o mjeriteljstvu (NN 74/14), Pravilniku o mjeriteljskim i temeljnim zahtjevima za neautomatske vage (NN 21/2016) i Pravilniku o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/2016) i takova je otpremnica-teretnica valjani dokument i dokaz o neto količinama tereta koje se vozilom prevoze

na cesti odnosno bruto težini vozila sa teretom.

(2) Vozilo koje će sudjelovati u prometu na cesti od časa utovara do istovara, te za vrijeme prometa 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.

(3) Pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj odgovorni su da se prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereti isključivo u skladu s podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno u skladu sa najvećom dopuštenom masom i osovinskim opterećenjem na itinereru. Utovaritelj je obvezan izdati po jedan primjerak teretnog lista - otpremnice u skladu s čl. 1. ovog članka za vozača prijevoznika, za prijevoznika i za primatelja tereta-istovaritelja.

(3) 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.

(4) 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.

(5) 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.

(6) Pošiljatelj tereta – utovaritelj, vozač, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj

obvezni su na zahtjev policijskih službenika, inspektora cestovnog prometa i inspektora cesta, i ovlaštenih carinskih službenika u okviru obavljanja carinskog nadzora, predati tim tijelima teretne listove-otpremnice koje sadrže podatak o neto masi tereta odnosno bruto masi vozila s teretom, a koje vaganje je izvršeno kod utovaritelja na vagi za koju utovaritelj tereta raspolaže ovjernicom/certifikatom o verifikaciji izdanim od strane pravne osobe ovlaštene za izdavanje ovjernica/certifikata o verifikaciji od strane Državnog zavoda za mjeriteljstvo sukladno Zakonu o mjeriteljstvu (NN 74/14), Pravilniku o mjeriteljskim i temeljnim zahtjevima za neautomatske vage (NN 21/2016) i Pravilniku o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/2016).

(7)U slučaju sumnje u podatke u vidu teretnog lista-otpremnice iz st. 1. i 6. ovog članka stručno osposobljeni zaposlenici Hrvatskih cesta, policijski službenici, inspektori cestovnog prometa i inspektori cesta, odnosno ovlašteni carinski službenici u okviru obavljanja poslova carinskog nadzorasuovlašteni od izvršiti i operativne poslove mjerenja, odnosno kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija

vozila u prometu na cestama.

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

(11) 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.

(12) 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.

(13) 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.

(14) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako

postupi suprotno odredbama ovoga članka, odgovorna osoba u pravnoj osobi, u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, vozač, ako u svojstvu pošiljatelja tereta – utovaritelja, prijevoznika ili primatelja tereta – istovaritelja odbije na zahtjev policijskih službenika, inspektora cestovnog prometa i inspektora cesta, i ovlaštenih carinskih službenika u okviru obavljanja carinskog nadzora, predati im teretni list-otpremnicu koja sadrži podatak o neto masi tereta odnosno bruto masi vozila s teretom, a koje vaganje je izvršeno kod utovaritelja na vagi za koju utovaritelj tereta raspolaže ovjernicom/certifikatom o verifikaciji izdanim od strane pravne osobe ovlaštene za izdavanje ovjernica/certifikata o verifikaciji od strane Državnog zavoda za mjeriteljstvo sukladno Zakonu o mjeriteljstvu (NN 74/14), Pravilniku o mjeriteljskim i temeljnim zahtjevima za neautomatske vage (NN 21/2016) i Pravilniku o tehničkim i mjeriteljskim zahtjevima koji se odnose na mjerila (NN 21/2016) i takova je otpremnica-teretnica valjani dokument o neto-bruto količinama koje se vozilom prevoze na cesti.

Članak 236. (NN 64/15, 108/17 - na snazi od 20. svibnja 2018.)

(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) 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.

(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 vozilo ne udovoljava propisanim uvjetima glede dimenzija, zaštite okoliša ili ako nema propisane uređaje i opremu, 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 vozilo ne udovoljava propisanim uvjetima glede dimenzija, zaštite okoliša ili ako nema propisane uređaje i opremu, 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 vozilo ne udovoljava propisanim uvjetima glede dimenzija, zaštite okoliša ili ako nema propisane uređaje i opremu, 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.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako vozilo ne udovoljava propisanim uvjetima glede dimenzija, zaštite okoliša ili ako nema propisane uređaje i opremu, a nedostaci utvrđeni tijekom

			<p>tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao veći.</p> <p>(8) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako vozilo ne udovoljava propisanim uvjetima glede dimenzija, zaštite okoliša ili ako nema propisane uređaje i opremu,, a nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila, posebnim propisom, kategorizirani su kao opasni.</p>		
3	Novak doo	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	<p>Predlažemo izmjenu članka 203. stavak (4) : instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktor vožnje koji ima najmanje 3 godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije , najmanje 21 godinu života , zdravstveno sposobna za instruktora vožnje i kojoj je izdana dozvola za instruktora vožnje .</p> <p>Obrazloženje : minimalna starosna dob za izdavanje dozvole za instruktora vožnje B kategorije u državama članicama EU kreće se od 18 godina do 22 godine života , u većini država članica minimalna starosna dob instruktora vožnje jesu 21 godina života.</p> <p>Obzirom da za osposobljavanje za zanimanje instruktora vožnje obavezno je steći minimalnu stručnu spremu za zvanje Vozač motornih vozila koja je profesionalno zanimanje</p>	Nije prihvaćen	Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu

za vozače teretnih vozila sa navršenih 18 godina života, odnosno vozača autobusa sa navršenih minimalno 21 godinom života, mišljenja smo da je minimalna dobna granica za instruktora vožnje 21 godina života. Obzirom da je i zanimanje za instruktora vožnje deficitarno zanimanje kao i u mnogim drugim zanimanjima, osobe sa zanimanjem Vozača motornih vozila ne rijetko odlaze izvan granica Hrvatske, ne žele čekati do 24 godine života kako bi stjecale zvanje instruktora vožnje. Uvidjevši da se dobna granica kao i stručna sprema smanjivala i za druga zanimanja, nadamo se da ćete uvažiti i naše mišljenje odnosno prijedlog.

4 HGK

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

Udruženje autoškola HGK predlaže NPZ o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti na cestama dopuniti novim člankom 32.a koji glasi:

"Članak 32.a
U članku 203. stavak 4. mijenja se i glasi:
(4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje koja ima najmanje dvije godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, zdravstveno sposobna za instruktora vožnje i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije te koja je navršila 21 godinu starosti."

Obrazloženje:

Nije prihvaćen

Prvi komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom novelom ne predlažu. Smatramo da su propisane sankcije za povrede propisa pri osposobljavanju kandidata za vozače primjerene. Također, smatramo da su predloženi okviri novčanih kazni i drugih sankcija za odabrane prekršaje primjereni. Prijedlog za noveliranje odredbi o pretovaru je odbijen, jer Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje pravila ponašanja sudionika u prometu i sankcije za kršenje tih pravila, a Prekršajnim zakonom

Već nekoliko godina uočava se problem nedostajućeg kadra i suženi izbor kvalitetno i stupnjevito educiranih licenciranih instruktora vožnje B i viših kategorija, a posljedično tome predavača prometnih propisa i stručnih voditelja autoškole, što konačno rezultira i nedostatkom potrebnih i kvalitetnih kadrova za poslove ovlaštenih ispitivača. Po trenutno važećem zakonu, mladi ljudi koji završe srednju prometnu školu sa 17, 18 godina starosti života i završe program usavršavanja za instruktora vožnje, moraju čekati šest godina na mogućnost zapošljavanja na poslovima instruktora vožnje. U tom razdoblju mladim nezaposlenim osobama srednje ili više stručne spreme u potpunosti je ograničen pristup zapošljavanja na poslovima instruktora vožnje. Nastavno, onemogućeno je i stjecanje prava na obavljanje pripravničkog staža uređenom radnim zakonodavstvom npr. u trajanju od 6 mjeseci i prije 21 godine starosti. Studentima cestovnog prometa onemogućeno je stjecanje potrebnog radnog iskustva, a usporeno pravo na daljnji razvoj u smjeru dodatnog licenciranja za instruktora vožnje viših kategorija, predavača i time dolazi do smanjene zainteresiranosti ovog nekada atraktivnog zanimanja. Slijedno tome, potencijalni

je uređena prekršajnoppravna odgovornost i postupak sankcioniranja za djela koja predstavljaju prekršaje. U prekršajnom pravu su poznati instituti supočiniteljstva, kao i prekršajnopravne odgovornosti poticatelja i/ili pomagača. U prekršajnom pravu svaki od supočinitelja odgovara u granicama svoje krivnje, odnosno, eventualni poticatelj i pomagač odgovaraju u granicama svoje namjere (arg. ex. čl. 22. Prekršajnog zakona). Ugovorima između eventualnih supočinitelja nije moguće uređivati granice njihove prekršajne odgovornosti niti bi se trebalo polaziti od pretpostavke da eventualne novčane kazne za prekršaje čine dio predviđenih troškova prijevoza, pa da bi se onda i njihovo podmirenje trebalo unaprijed regulirati ugovorima.

kadrovi nisu zainteresirani i odlaze u druga zanimanja ili djelatnosti, a svjedočimo i pojačanom odlasku na rad izvan RH.

Istovremeno popuna kadrovima „uvoznom“ radnom snagom nije primjenjiva.

Kako i u drugim djelatnostima/zanimanja postoji značajan nedostatak kadrovske ekipiranosti, traže se načini za popunom pa tako je npr. i u policiji, koja također predlaže smanjenje kriterija za zapošljavanje osoba sa završenom trogodišnjim srednjoškolskim obrazovanjem.

U prilog gore navedenom prijedlogu i pripadajućem obrazloženju dopunski navodimo činjenice:

- da je najniža starosna dob za instruktora vožnje u državama članicama EU: Belgija 18 godina, Francuska 18 godina, Portugal 20 godina, Španjolska 20 godina, Italija 21 godina, Švicarska 21 godina, Njemačka 22 godine, Mađarska 22 godine (po podacima Hrvatskog autokluba iz 2015. godine).

- da je minimalna starosna dob za upravljanje vozilom C i CE kategorije 18 godina, ukoliko vozač posjeduje početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu

- da je minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije 21 godina, ukoliko vozač posjeduje

početnu kvalifikaciju
sukladno propisu kojim
se uređuje prijevoz u
cestovnom prometu
- da vozač taksija može
raditi nakon završene
srednje škole, ukoliko
vozač posjeduje početnu
kvalifikaciju sukladno
propisu kojim se uređuje
prijevoz u cestovnom
prometu
- da je minimalna
starosna dob za
upravljanje vozilima za
prijevoz opasnih tvari
(ADR) 21 godina, ukoliko
vozač posjeduje ADR
potvrdu o
osposobljenosti vozača
vozila koja prevoze
opasne tvari.

Udruženje autoškola
HGK predlaže u članku
213. Zakona izmijeniti
stavak 4.

Obrazloženje:

Ministarstvo nadležno za
unutarnje poslove
Zakonom o sigurnosti
prometa na cestama i
pravilnicima regulira
djelatnost autoškola,
daje ovlasti stručnoj
organizaciji te nad istom
provodi upravni i
inspekcijski nadzor, kao i
nad stanicama za
tehnički pregled vozila.
Autoškole kao
gospodarski subjekti i
njihovi stručni
zaposlenici, ovlašteni
ispitivači i nadzornici
unatoč promoviranoj
liberalizaciji poslovanja,
u kontrolno-represivnom
dijelu imaju nejasnu i
nedefiniranu poziciju, jer
uz sektorski upravni,
inspekcijski, prometni i
stručni nadzor ostaju
podložni redovitim ili

izvanrednim kontrolama
ostalih ovlaštenih
inspekcija unutar ili izvan
Državnog inspektorata.

Odredbe o zabrani rada
pravnim osobama
autoškolama i
oduzimanja osobno
stečenih dopuštenja
(licencija) stručnim
zaposlenicima autoškola
i ovlaštene stručne
organizacije nisu jasno
razdvojene i nije jasno
kada i pod kojim
kriterijima se radi o
privremenoj zabrani
rada, odnosno
privremenom
oduzimanju dopuštenja
(licencije), zbog vrlo
široko propisanog i
zapravo nedefiniranog
općeg izričaja
„neobavljanja poslova u
skladu s propisima“, što
smatramo
neprijemljivim obzirom
na izostanak posljedica
prekršaja.

Mogućnost zabrane rada
pravnoj osobi,
poslodavcu i poreznom
obvezniku i oduzimanje
dopuštenja (licencija)
osobama pojedincima,
koji ne obavljaju poslove
iz javnih ovlasti ili
reguliranih djelatnosti
time može biti uskraćeno
ustavno pravo na rad, a
navedeno nije
uobičajeno niti u većini
odgovornijih djelatnosti ili
zanimanja višeg rizika
procjene, pa u tom
smislu može se postaviti
teza o potencijalno
diskriminatornom učinku
propisa.

Nadalje, vezano na
kaznene odredbe

Udruženje autoškola HGK smatra da je kod novčanih kazni od 2.000,00 kn i više primjerenije ostaviti najniže početne novčane kazne u iznosima koji su i do sada propisani, a povećati najveće iznose, sukladno predloženom u nacrtu prijedloga izmjena i dopuna zakona.

Mišljenja smo kako cilj i svrha kažnjavanja moraju sadržavati preventivna, upozoravajuća i edukativna obilježja, ali i platežno prihvatljiva za sve sudionike u cestovnom prometu.

Ovisno o težini počinjenog prekršaja, recidivnog ponašanja vozača i proizašlih posljedica, moći će se stupnjevito razrezati primjereni iznos novčane kazne. Predviđene novčane kazne su izuzetno visoke, tako da je moguće za očekivati i povećan broj ovršnih postupaka zbog neplaćanja novčanih kazni i troškova prekršajih postupaka.

Stručni nositelj je u pravu kada ima za cilj najstrože kažnjavanje stalnih prekršitelja tzv. "objesnih vozača ili divljaka" u jednom ili multipliciranom recidivu po osnovu istih, sličnih ili prekršaja u kombinaciji, ali potrebna je posebna pažnja kako većina vozača, a posebno vozači profesionalci, kao odgovorni građani ne bi snosili ili imali osjećaj „tereta“ manjinske skupine objesnih i neodgovornih vozača zbog kojih se i uvodi

drastično kažnjavanje.
Tako se na primjer
kazne u iznosu od
5.000,00 do 15.000,00
kn mogu zamijeniti
kaznama od 5.000,00
do 20.000,00 kn, kazne
u iznosu od 2.000,00 kn
mogu zamijeniti
kaznama od 2.000,00 do
7.000,00, a kazne od
3.000,00 do 7.000,00
kuna mogu se zamijeniti
kaznama od 3.000 do
15.000 kn.
Na taj način vozači koji
do sada nisu bili
kažnjavani i nisu u
evidenciji prekršitelja,
poštuju propise ili su
profesionalci sa znatnom
godišnjom
kilomentražom svakako
ne bi bili penalizirani pa
bi novčana kazna u
najnižem početnom
iznosu za njih
predstavljala primjerenu
kaznu.

Također, Udruženje
autoškola HGK predlaže
primjerenije urediti
zaštitne mjere zabrane
upravljanja motornim
vozilom pojedine
kategorije u trajanju od
jednog ili dva mjeseca, u
slučajevima kada je
prekršaj počinjen prvi
puta i bez štetnih
posljedica što uz
kombinaciju s najnižom i
naplativom novčanom
kaznom i negativnim
bodovima daje
nedvosmisleni,
upozoravajući i
preventivni učinak na
inače nekažnjavanog
vozača. Posebnu pažnju
potrebno je usmjeriti na
odredbe prekršajnih

sankcija i posljedice koje u tom kontekstu mogu snositi vozači profesionalci, instruktori vožnje i ovlašteni ispitivači kojima čak i trenutak nepažnje ili neka posebna okolnost činjenja prvog prekršaja presudama mogu biti ugoržena radna mjesta. Uz latentni neodstatak profesionalnog vozačkog kadra može nanijeti i dodatne štete gospodarstvu.

Udruženje cestovnog teretnog prometa HGK predlaže izmjene članka 154. i članka 193. važećeg Zakona kako slijedi:

U članaku 154. kojim je regulirano pitanje preopterećenja (pretovara) vozila za koji se kažnjavaju samo prijevoznici i vozači predlaže se izmjena na način da se dodatnim stavkom propiše i odgovornost za preopterećenje (pretovar) vozila i naručitelja prijevoza, jer oni najčešće imaju bolju mogućnost utvrđivanja stvarne mase tereta.

U članku 193. predlaže se izmjeniti stavak 2. tako glasi:

„(2) Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu.“

5 Emilio Jauk

PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA Članak 16.
U članku 82. stavak 3.

Nije prihvaćen

Ne smatramo da je potrebno povećati novčane kazne za

	O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	mjenja se i glasi: (3) Novčanom kaznom u iznosu od 1500.00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavka 1. točke 13. ovoga članka. U članku 82. stavak 4. mjenja se i glasi: (4) Novčanom kaznom u iznosu od 1000.00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavka 1. točke 1. do 12. i 13. ovoga članka. Obrazloženje : (u Hrvatskoj je kultura parkiranja na nuli odnosno uopće je nema te vozači masovno parkiraju vozila van označenih mjesta za parkiranje a pogotovo na nogostupu i ništa nitko ništa ne poduzima po tom pitanju a za to vrijeme pješaci i invalidi u invalidskim kolicima moraju hodati te voziti po kolniku. Kada boravite i prolazite R.Slovenijom i drugim civiliziranim zapadnim zemljama takve nekulture u parkiranju nema , a pitajte se zbog čega , zbog represivnog djelovanja Policije i Komunalnih redara , koje u R.Hrvatskoj nije briga za taj problem .)	prekršaje nepropisnog zaustavljanja i parkiranja.	
6	Hrvatske autoceste d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	1. Predlažemo izuzeće od primjene članka 140. stavka 3. toga Zakona za vozila kojima se sukladno izvedbenom programu zimske službe obavlja plućenje, kada je na autocesti u skladu s posebnim propisima (Pravilnik o održavanju cesta, "Narodne novine", broj 90/14) nužno	Nije prihvaćen	Prijedlog ne možemo prihvatiti, jer smatramo da ralice nisu vozila s pravom prednosti prolaska, kao niti da bi se u odnosu na ta vozila trebalo propisivati izuzimanje od primjene pojedinih odredbi Zakona o sigurnosti prometa na

ukloniti snijeg.

Prema Pravilniku o održavanju cesta, autoceste su ceste I. razine prednosti, na kojima se mora osigurati 24 satna prohodnost u zimskim uvjetima, za razliku od ostalih javnih cesta i nerazvrstanih cesta koje spadaju u II. do VI. razinu prednosti. Zbog toga je osobito važno što efikasnije i u što kraćem roku očistiti kolnik autoceste i omogućiti siguran prolazak autocestom svim kategorijama vozila. Polukružnim okretanjem vozila zimske službe koja obavljaju pluzenje i uklanjanje snijega na službenim prolazima, izvedenim prema projektu autoceste, znatno se skraćuje vrijeme čišćenja kolnika i stvaraju preduvjeti za žurno dovođenje autoceste u njezinu punu funkcionalnost.

Posebno se ističe da bi se izuzeće od primjene članka 140. Zakona o sigurnosti na cestama za vozila kojima se obavlja pluzenje i polukružno okretanje tih vozila korištenjem službenih prolaza zapravo primjenjivalo izuzetno, vrlo rijetko tijekom godine, što pokazuju podaci da su na dionicama A6 (najsnežnijim dionicama u Hrvatskoj na kojima su zimski uvjeti najčešći) u zimskoj službi 2017./2018. zimski uvjeti trajali ukupno 218:13:00 sati.

cestama. Polukružno okretanje na autocesti, osobito u uvjetima smanjene vidljivosti, je iznimno opasna radnja, koja se ne bi smjela legalizirati. Isto tako, smatramo neprimjerenim određivanje fiksnog vremenskog roka u kojem se pokvareno vozilo mora ukloniti sa zaustavne trake (osobito ako tu dužnost uklanjanja prati i prijetnja novčanom kaznom za prekršaj za osobe koje ne uspiju u fiksno određenom roku ukloniti vozilo). Ne smatramo da postoje razlozi za povećanje novčanih kazni za prekršaje iz članaka 142. stavaka 3., 4. i 5., kao niti za prekršaje iz članka 193. stavaka 5. i 6.

U zimskim uvjetima, sukladno članku 193. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, intenzitet prometa znatno je slabiji zbog zabrane prometa za određene kategorije vozila, a uvjeti vožnje i prometni znakovi ne dozvoljavaju velike brzine kretanja vozila - dozvoljena brzina kretanja vozila u tim uvjetima je 40km/h.

Kada na autocesti nastupe zimski uvjeti i kada je proglašen najviši stupanj pripravnosti, a vozila korisnika autoceste otežano prometuju ili su isključena iz prometa te je veći broj vozila zaustavljen na odmorištima autoceste, vozila zimske službe koriste službene prolaze da bi što prije osigurala prohodnost, što policija i druge mjerodavne službe u tim uvjetima ne sprječavaju.

Da je izuzeće od zabrane polukružnog okretanja na autocesti u opisanim uvjetima za vozila koja uklanjaju snijeg predviđeno Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, postojao bi zakonski temelj za adekvatno označavanje službenih prolaza i postavljanje odgovarajućih prometnih znakova na autocesti, a sigurnost svih sudionika u prometu u uvjetima otežanog odvijanja prometa tako bi bila povećana.

U susjednoj Sloveniji je vozilima DARS-a kojima se obavlja pluženje u uvjetima obilnog snijega dozvoljeno korištenje tih prolaza, uz postavljanje odgovarajuće prometne signalizacije predviđene propisom o prometnoj signalizaciji i opremi na cestama. Iskustvo DARS-a je da nakon uređivanja ovog pitanja i postavljanja odgovarajućih prometnih znakova sigurnost poboljšana.

Imajući u vidu sve prije navedeno predlažemo sljedeću dopunu Zakona o sigurnosti prometa na cestama:

- u članku 149. iza stavka 3. dodati novi stavak 4. koji glasi:

"(3) Iznimno, uz uvjet da je to neophodno, a vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu, na vozila kojima se sukladno izvedbenom programu zimske službe obavlja pluženje, kada posebnim uređajima daju svjetlosne znakove, ne primjenjuje se odredba članka 140. stavka 3. ovog Zakona o zabrani polukružnog okretanja, kada se takvo okretanje obavlja tijekom pluženja, na službenim prolazima izvedenim prema projektu autoceste."

2. Nadalje, uvažavajući sigurnost prometa autocestom, kao i osiguranje prohodnosti zaustavne trake za

slučaj potrebe prolaska hitne medicinske pomoći, vatrogasne službe ili bilo koje žurne službe, od iznimne važnosti je u razumno vrijeme ukloniti vozila u kvaru, vozila koja su sudjelovala u prometnoj nesreći i nisu u voznom stanju, ili drugog događaja kada vozilo nije u voznom stanju.

U tom smislu, smatramo opravdanim u članku 140. u stavku 2. iza riječi: "vozilo što prije ukloni s kolnika" staviti zarez i dodati riječi: "a najkasnije u roku od sat vremena od zaustavljanja".

Uz to predlažemo u članak 140. dodati novi stavak koji glasi:

"(x) U slučaju da vozač u zadanom roku nije uklonio vozilo s kolnika ili nije prethodno od pravne osobe nadležne za održavanje ceste zatražio organiziranje uklanjanja vozila, isto će se po isteku zadanog roka izvršiti od strane pravne ili fizičke osobe obrtnika nadležnih za održavanje ceste vlastitim resursima ili putem ugovornog partnera, sve o trošku vlasnika vozila."

3. Također smatramo opravdanim predložiti povećanje kazne u slučajevima kada se postupi suprotno članku 142. stavcima 3., 4. i 5., koja je sada određena u iznosu od 2.000,00 kuna, na iznos od 3.000,00 kuna.

4. Iako je predloženim izmjenama i dopunama Zakona u članku 193. predviđeno povećanje iznosa kazni, ono je prema našem mišljenju nedovoljno s obzirom na dosadašnja iskustva na terenu. Stoga predlažemo da stavci 5. i 6. članka 193. glase:
 "(5) Za prekršaj iz ovog članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.
 (6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako upravlja vozilom suprotno odredbama ovoga članka."

7	Pravobranitelj za djecu RH	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Sukladno 9. Zakona o pravobranitelju za djecu (NN 73/17) dostavljamo mišljenje na Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (ZSPC). Inicijativa se temelji na problematici o kojoj smo upoznati obraćanjem većeg broja stranaka te praćenjem problematike radi zaštite prava i dobrobiti djece kao sudionika u prometu. Podržavamo intervencije u odredbe ZSPC koje će dovesti do očekivanog smanjenja stradanje sudionika u prometu, a naročito djece.	Nije prihvaćen	Smatramo da su propisani iznosi novčanih kazni za nepropisni prijevoz djece primjereni. Isto tako, smatramo da nije potrebno nametati obavezu nošenja zaštitne kacige za vrijeme vožnje na biciklu svim osobama do 18 godina starosti. Zbog malog broja prekršaja iz članka 161. Zakona o sigurnosti prometa na cestama ne smatramo da je potrebno imati različite odredbe za svaki od mogućih načina kršenja odredbi o prijevozu osoba na mopedu i motociklu.
---	----------------------------	--	---	----------------	--

Usto predlažemo da se ovim izmjenama obuhvate i članci Zakona koji nisu predmet ovog Nacrta:

Uz članak 41. ZSPC
Predlažemo da se povećaju prekršajne sankcije i u stavku 7., 8. i 9. čl. 41. radi nužnosti poštivanja prometnih propisa i pravilnog ponašanja u organiziranom prijevozu djece.

Uz članak 114. ZSPC
Predlažemo da se odredba stavka 1. čl. 114. ZSPC nadopuni na način da se regulira da zaštitnu kacigu, za vrijeme vožnje na cesti, na glavi moraju nositi vozači bicikla mlađi od 18 godina, te propisivanje prekršajnih sankcija u slučaju kršenja.

Smatramo da odredbe ZSPM ne štite dovoljno vozače bicikla starije od 16 godina, a mlađe od 18 godina, te predlažemo povišavanje dobne granice na način da postoji obveza za sve vozače bicikla do 18 godina starosti.

Uz članak 161. ZSPC
Predlažemo da se, radi zasebnog praćenja nepropisnog prijevoza djece, u čl. 161. predvidi razdvajanje kaznenih odredbi za prekršaje iz st. 3. i 4. kao što je to učinjeno u čl. 163. ZSCP.

8 Obrtnička
komora PGŽ

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

Ceh prijevoznika
Obrtničke komore
Primorsko-goranske
županije predlaže da se
u odredbama Zakona
koje reguliraju
mogućnost ograničenja

Primljeno na Primljeno na znanje
znanje

			<p>prometa, posebice uredi ograničenje prometa zbog bure. Naime opće je poznata situacija da se zbog bure često ograničava promet teretnih vozila na autocesti između Rijeke i Zagreba. Ceh predlaže da se od zabrane prometa u tim situacijama izuzmu određene kategorije teretnih vozila čije prometovanje ne predstavlja opasnost po sigurnost prometa (teretna vozila bez natkrivenog teretnog prostora, cisterne, vozila za prijevoz trupaca i slično koja su natovarena s teretom.</p>		
9	Vlaho Orepić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	<p>Molim imati u vidu da su ovo 9 izmjene zakona te je vjerujem već izmijenjeno više od 70% teksta te je trebalo pristupiti izradi novog zakona.</p> <p>Vezano na povećanje iznosa kazni smatram da treba uzeti u obzir i činjenicu da ovakvim kaznama podižemo broj ovršenika u RH, te molim o visini kazni prethodno mišljenje Ministarstva financija, odnosno provjeriti prosjek naplativosti kazni do sada. Obzirom na manjak stručnih kadrova u svim djelatnostima pa tako i ovoj molim za razumijevanje te predlažem smanjiti dobnu granicu za instruktora vožnje s 24 godine na 21 godinu, eventualno razmotriti uvođenje pripravničkog staža od 6 mjeseci.</p>	Primljeno na znanje	Smatramo da su predloženi iznosi novčanih kazni za prekršaje primjereni, a prijedlog koji se tiče životne dobi i iskustva instruktora vožnje nije predmet ove novele.
10	HOK	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I	Predlažemo da se članak 202. stavak 6.	Nije prihvaćen	Propisivanje cijena, bilo u njihovom

DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA

izmijeni i da glasi:
„Troškove
osposobljavanja snosi
kandidat za vozača.
Cijenu osposobljavanja
autoškole slobodno
određuju polazeći od
jedinstvenih minimalnih
izračunskih elemenata
ekonomski opravdane
vrijednosti nastavnog
sata. Jedinstvene
minimalne izračunske
elemente 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
propisuje nadležni
ministar temeljem
ekonomskih normativa
pripremljenih od strane
strukovnih komora
(obrtničke, gospodarske
i liječničke), do 1.
studenog tekuće godine
za narednu kalendarsku
godinu.“
OBRAZLOŽENJE
Obzirom na trend koji se
pojavio početkom ove
godine kod autoškola NA
PODRUČJU GRADA
ZAGREBA gdje posluje
oko 48% od ukupnog
broja autoškola u RH,
odnosno na pojavu
tržišno neopravdanog i
ekonomski
neutemeljenog
drastičnog SNIŽAVANJA
CIJENA USLUGA
AUTOŠKOLA,
predlažemo da se
sukladno članku 18.
stavak 1. Zakona o
procjeni učinaka propisa
(NN 44/17) i članku 2.
stavak 4. Uredbe o

minimumu bilo na neki
drugi način, nije u
skladu sa
zajedničkom
europskom pravnom
stečevinom.

provedbi postupka
procjene učinaka propisa
(NN 52/17) izvrši
naknadna procjena
učinaka koje je proizveo
propis koji je na snazi
godinu dana a prema
kojem "autoškola
samostalno izrađuje
cjenik za uslugu
osposobljavanja..." -
članak 202. stavak 6.
Zakona o sigurnosti
prometa na cestama
(NN 108/17) te se zatim
nastavno i posljedično
izvrši i zakonska izmjena
predmetnog članka i
stavka.

Smatramo da je
**POTREBNO
PROCIJENITI I
UTVRDITI UČINAK
PROPISA KOJI JE
DOVEO DA NASTANKA
NEREALNE I
EKONOMSKI
NEOPRAVDANE
DISPROPORCIJE
CIJENA USLUGA
AUTOŠKOLA U
ZAGREBU I U DRUGIM
DIJELOVIMA RH**, kada
se stvarno naplaćena
cijena u gradu Zagrebu
za primjerice B
kategoriju u pojedinim
akcijskim prodajama
spušta na razinu i do
43% nižu u odnosu na
cijene za promatranu
kategoriju u autoškolama
u Istri, Dalmaciji,
Slavoniji, a u odnosu na
cijene u nekim manjim
mjestima primjerice u
Istri, ta razlika prelazi i
50%.

Uzimajući u obzir da su
**OSNOVNI ULAZNI
TROŠKOVI
PODJEDNAKI** za
autoškole na području
cijele RH (cijene vozila,
leasinga, registracije,
goriva, servisa,

bankovnih naknada, telekomunikacija i sl.), a da su na području grada Zagreba POJEDINI TROŠKOVI ZNAČAJNO VEĆI (viša stopa prireza, skuplji zakup poslovnog prostora, više cijene osiguranja, prosječna plaća tisuću kuna veća prosjeka RH itd.) postavlja se pitanje koji su to ekonomski opravdani razlozi da se, NAKON GODINE DANA PRIMJENE PROPISA, cijene školarine U ZAGREBU, isključimo li ekstremne slučajeve, s prijašnjih 5.800,00 SPUŠTAJU na 4.900,00 kuna dok su cijene u PULI, SPLITU, OSIJEKU s razine od 5.800,00 PODIGNUTE na 6.500,00 kuna. I tu se ne radi o autoškolama koje nisu u sustavu PDV-a. Smatramo da se ovdje ne radi o djelovanju tržišnih mehanizama na trend kretanja cijena nego o drugim uzrocima. Smatramo također da je potrebno utvrditi radi li se u navedenim slučajevima drastičnog snižavanja cijena putem akcijskih prodaja sa 5.800,00 kuna na, kad se uračuna besplatno liječničko uvjerenje i provizija internetskom posredniku, realno naplaćenih 3.700,00 kuna, o prihvatljivoj "agresivnoj prodaji" ili o nedozvoljenoj "STRATEGIJI GRABEŽNIH CIJENA" jer svaki disbalans u funkcioniranju djelatnosti koja je zakonski označena DJELATNOŠĆU OD OPĆEG INTERESA (čl.

200. st. 1. i 2. ZSPC, NN 108/17), ima negativan učinak ne samo na poduzetnike i ravnopravno tržišno natjecanje nego i na sigurnost prometa. Iz navedenih razloga predlažemo da se izmjene zakona ZSPC koji regulira to područje i čije su izmjene i dopune predmet javnog savjetovanja, iskoriste za procjenu te ispravljanje i sprječavanje daljnjih negativnih učinaka važećeg propisa na djelatnost osposobljavanja budućih vozača, a time posljedično i na opću sigurnost prometa. Nadajmo se, obzirom da se predlagatelj prilikom ukidanja zakonskog propisivanja minimalne cijene (ZID ZSPC, NN 108/17). pozivao na prethodni postupak pokrenut protiv RH od strane Europske komisije smatramo da EU zakonodavstvo, odnosno Direktiva 2006/123 EZ više ne bi trebala biti prepreka za uvođenje zakonskog reguliranja minimalne cijene nastavnog sata u autoškolama u RH jer je EU PRESEDAN VEĆ POSTAVLJEN - naš Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 108/17) trebao bi se i mogao promijeniti prema modelu ZAKONA O VOZAČIMA REPUBLIKE SLOVENIJE (Uradni list RS, št. 85/16, 67/17 in 21/18 – ZNOrg) koja nema nikakvih prijedloga s Europskom komisijom po tom pitanju iako

primjenjuje cijenu autoškole reguliranu zakonom (čl. 14. st. 25. Zakona o vozačima SLO) već pune dvije godine, od 1.1.2017. Predlažemo da nadležno ministarstvo nakon izvršene naknadne procjene učinka predmetnog propisa, koji je u primjeni godinu dana (čl. 202. st. 6. ZSPC, NN 108/17) i kojim je ukinuto propisivanje minimalne cijene nastavnog sata u autoškoli, POKRENE ZAKONSKE IZMJENE kojima bi se omogućilo vraćanje odredbe o minimalnoj cijeni u ZSPC u cilju zaštite nacionalno važne djelatnosti i osiguravanja neophodne razine kvalitete osposobljavanja budućih vozača, te da kod Europske komisije POKRENE ZAHTJEV ZA OBUSTAVU PREDSUDESKOG POSTUPKA protiv RH uz argument navedenog slovenskog presedana.

11 HOK

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

Što se audio vizualnog SNIMANJA ISPITA tiče, predlažemo : "Članku 208. dodaje se stavak 6. o AV snimanju ispita iz UV"
Podržavamo izmjene zakona kojima se uvodi AV snimanje ispita iz Upravljanja vozilom i to prvenstveno IZ NAČELNIH RAZLOGA jer time podržavamo pravo naših polaznika na poboljšanje uvjeta i ujednačavanje kriterija kod polaganja vozačkog ispita.
Tema AV snimanja ispita za autoškole nije od

Nije prihvaćen

Svrha uvođenja audio/vizualnog snimanja ispita iz nastavnog predmeta Upravljanja vozilom ogleda se u mogućnosti praćenja provedbe ispita, nadzora rada ovlaštenog ispitivača, kao i utvrđivanja objektivnih činjenica koje su prethodile rezultatu ispita. Suočeni s činjenicom da je prema sadašnjoj praksi nemoguće provjeriti navode kandidata koji su nezadovoljni

izravne važnosti jer autoškola, odnosno instruktor vožnje ni na koji način ne sudjeluje aktivno u ispitu, i što je najvažnije, ta je zakonska odredba za autoškole financijski neutralna. Instruktor je za vrijeme ispita prisutan u vozilu isključivo u svrhu intervencije u slučaju opasnosti od prometne nezgode. Jedino što izravno povezuje autoškole sa snimanjem ispita jest činjenica da se kamere postavljaju u vozilo koje je u vlasništvu autoškole, što se smatramo može regulirati pravilnikom.

Što se E-UVJERENJA tiče, predlažemo - Dosadašnji stavak 7., koji postaje stavak 8., mijenja se i glasi: „(8) Ovlaštena stručna organizacija vodi evidenciju o položenim vozačkim ispitima u elektroničkom obliku.“. Ovdje želimo naglasiti da TEMU DIGITALIZACIJE CJELOKUPNOG PROCESA STJECANJA VOZAČKE DOZVOLE smatramo daleko važnijom, i za autoškole i za polaznike, od teme audio-vizualnog (AV) snimanja ispita iz Upravljanja vozilom. Smatramo da bi bilo izuzetno korisno kada bi stručni nositelj iskoristio ove izmjene zakona da SADA OSIGURA PRAVNI OKVIR ZA UVOĐENJE DIGITALIZACIJE u cjelokupni proces stjecanja vozačke dozvole, a ne samo za

rezultatom ispita, te navode u prigovorima/žalbama uložanim nakon provođenja ispita, uvođenje audio/vizualnog snimanja omogućit će točno i objektivno utvrđivanje relevantnih činjenica u postupku polaganja vozačkog ispita. Pitanje digitalizacije proceduralnih radnji pri stjecanju vozačke dozvole reguliran je drugim propisima.

završni dio e-Uvjerenje.
Jer digitalizacija i ovog
segmenta javnog
prostora jest neminovna
- obzirom da smo kao
članica EU obvezni
primjenjivati EU uredbe,
a Uredba EU
PARLAMENTA I VIJEĆA
od 3.10.2018. o
uspostavi jedinstvenog
digitalnog pristupnika
stupila je na snagu 11.
prosinca 2018. svakako
ćemo biti obvezni
primjenjivati je.

Naš prijedlog
PROJEKTA E-
VOZAČKA koji
predstavlja projekt
digitalizacije
CJELOKUPNPG
procesa stjecanja
vozačke dozvole,
uključuje:
E-UPISNICU, odnosno
digitalizaciju unosa
osobnih podataka kod
upisa u autoškolu na
osposobljavanje iz dva
nastavna predmeta i
upisa u Crveni križ na
treći nastavni predmet
(već postoji u e-sustavu
"HAK-Vozački ispiti" kao
e-aplikacija "Matična
knjiga", unos sada
obavljaju isključivo
autoškole a trebali bi
građani, dok autoškole
samo u dijelu o
provedenom
osposobljavanju) te
E-PRIJAVNICU koja
predstavlja digitalizaciju
prijave i odjave ispita
stručnoj organizaciji te
digitalni pristup
informacijama o
rezultatima i o terminima
ispita (već postoji u e-
sustavu "HAK-Vozački
ispiti" kao e-aplikacija
"Ispiti", unos prijava
sada obavljaju isključivo

autoškole a trebali bi građani, dok stručna organizacija samo u dijelu o provedenim ispitima), i na kraju ono što je ovim zakonom predloženo,

E-UVJERENJE kao zadnji dokument kojim se potvrđuje da je osoba položila ispit iz Upravljanja vozilom i da joj se može izdati vozačka dozvola, i koji stručna organizacija dostavlja nadležnom ministarstvu (stručna organizacija radi na razvoju aplikacije, unos podataka obavlja stručna organizacija).

U ovom zakonu predloženo e-Uvjerenje jest elektronička isprava koja će kolati SAMO između dva državno javna tijela, HAK-a i MUP-a, te kao takav ne bi ni građanima niti gospodarstvu donio konkretne benefite, za razliku od CJELOVITE E-VOZAČKE koja bi obuhvaćala cijeli proces, počevši od e-Upisnice preko e-Prijavnice do e-Uvjerenja, koje bi građanima donijele brz i jednostavan postupak upisa na osposobljavanje i jednostavan i transparentan postupak prijavljivanja ispita, a poduzetnicima, odnosno autoškolama značajne financijske uštede. Uvođenjem digitalizacije autoškole bi prestale obavljati brojne besplatne poslove za druge - od unosa osobnih podataka građana u e-matične knjige stručne

organizacije, do prijave-
odjava ispita i
obavještanja građana
o terminima ispita, što bi
za autoškole
predstavljalo konkretnu
uštedu u radnim satima
administrativnog osoblja
te uštedu u materijalnim i
telekomunikacijskim
troškovima. Sve te
troškove sada snose
autoškole bez
zakonskog temelja.

Treba naglasiti da je
PROKLAMIRANI CILJ
EU Uredbe o uspostavi
jedinственog digitalnog
pristupnika u potpunosti
iskoristiti prednosti novih
digitalnih alata,
digitalizacijom značajno
povećati potencijal
uštete vremena i
smanjiti troškove nastale
kod dobivanje
informacija i provođenja
administrativnih
postupaka, kako bi se na
jedinственom digitalnom
tržištu osiguralo
slobodno kretanje robe,
osoba, usluga i kapitala,
a pojedinci i poduzeća
mogu nesmetano
pristupati aktivnostima
na internetu i obavljati ih
u uvjetima poštenog
tržišnog natjecanja, uz
visoku razinu zaštite
potrošača i osobnih
podataka.

Našim prijedlogom
nastoji se u postupku
stjecanja vozačke
dozvole osigurati zaštita
osobnih podataka i
uvesti digitalizacija na
način da za građanina
koji želi steći vozačku
dozvolu prvi korak bude
da putem elektroničke
aplikacije koja bi bila
javno dostupna na

mrežnim stranicama za to određene institucije (autoškole, nadležnog ministarstva, sustava e-Građanin ili **STRUČNE ORGANIZACIJE - KOJA VEĆ IMA USPOSTAVLJEN PRIKLADAN E-SUSTAV U KOJI PRISTUP ZASAD IMAJU SAMO AUTOŠKOLE**, a koji bi se, uz određene preinake i uz odgovarajuću sigurnosnu zaštitu, mogao kao jedinstvena pristupna točka **UČINITI DOSTUPNIM GRAĐANIMA** koji žele krenuti u postupak stjecanja vozačke dozvole) unese u sustav **E-VOZAČKA** svoje osobne podatke koji bi ga potom pratili na cijelom putu do stjecanja vozačke dozvole.

Pritom se provodi načelo "SAMO JEDNOM" jer bi jednom uneseni podaci bili strukturirani u strojno čitljivoj formi, prenosivoj i djelljivoj te bi je mogli koristiti svi dionici procesa stjecanja vozačke dozvole, a to su osim pojedinaca, građana koji su u fokusu ove EU uredbe o digitalizaciji, i oni koji provode osposobljavanje - autoškole i Crveni križ, i oni koji provode vozačke ispite - stručna organizacija, te oni koji izdaju vozačke dozvole - nadležno ministarstvo. Za osobe nedovoljnih informatičkih znanja radnje potrebne za unos podataka u sustav e-Vozačka može obaviti autoškola koju je građanin odabrao za

		osposobljavanje, uz dobivanje prethodne privole/zahtjeva od strane građanina za unos/prijenos osobnih podataka.	
12	Hrvoje Brkić	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</p> <p>Poštovani,</p> <p>nažalost u izmjenama zakona ne vidim nekoliko nužnih mjera. Najprije me zanima što je sa zabranom pušenja u automobilu, ako je mobitel zabranjen, zašto je pušenje dozvoljeno, cigareta berem jednako ometa kao i mobitel, a puno je štetnija. Osim toga pušači najčešće opuške bacaju kroz prozor, što može uzrokovati požare, pa bi se na taj način barem malo pokušali boriti protiv požara.</p> <p>Nakon toga što je sa bacanjem otpada kroz prozor, smiju li se snimke iz automobila koristiti kao dokaz protiv onih koji se svog otpada rješavaju bacanjem kroz prozor automobila?</p> <p>Također sam primjetio povećan broj ne vezane djece u automobilima, djece na prednjim sjedalima, djece na motorima bez kaciga... Ovaj zakon to uoče ne spominje.</p> <p>Nažalost sve ove izmjene mi se čine besmislene, jer policije nema na cesti, jako dugo nisam sreo policijsku patrolu, niti doživio nekakav preventivni pregled, a svakodnevno sam na cesti. Mislim da je to puno bitnije od</p>	<p>Primljeno na znanje</p> <p>Primljeno na znanje</p>

		izmjena zakona. Da se zakon zaista provodi prema svima jednako drastične kazne možda nebi niti bile potrebne.		
		Srdačan pozdrav		
13	UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	<p>Prijedlog da se u novi Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama uvrsti odredba o zakonskom propisivanju minimalne ekonomski opravdane cijene nastavnog sata u autoškoli.</p> <p>1. Naš prijedlog za Zakon o izmjenama i dopunama ZoSPC za čl. 202. st. (6) je :</p> <p>„Troškove osposobljavanja snosi kandidat za vozača. Cijenu osposobljavanja autoškole slobodno određuju polazeći od jedinstvenih minimalnih izračunskih elemenata ekonomski opravdane vrijednosti nastavnog sata. Jedinstvene minimalne izračunske elemente 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 propisuje nadležni ministar temeljem ekonomskih normativa pripremljenih od strane strukovnih komora (obrtničke, gospodarske i liječničke), do 1. studenog tekuće godine</p>	Nije prihvaćen	Propisivanje cijena, bilo u njihovom minimumu bilo na neki drugi način, nije u skladu sa zajedničkom europskom pravnom stečevinom. Svrha uvođenja audio/vizualnog snimanja ispita iz nastavnog predmeta Upravljanja vozilom ogleda se u mogućnosti praćenja provedbe ispita, nadzora rada ovlaštenog ispitivača, kao i utvrđivanja objektivnih činjenica koje su prethodile rezultatu ispita. Suočeni s činjenicom da je prema sadašnjoj praksi nemoguće provjeriti navode kandidata koji su nezadovoljni rezultatom ispita, te navode u prigovorima/žalbama uloženi nakon provođenja ispita, uvođenje audio/vizualnog snimanja omogućit će točno i objektivno utvrđivanje relevantnih činjenica u postupku polaganja vozačkog ispita. Pitanje digitalizacije proceduralnih radnji pri stjecanju vozačke dozvole reguliran je drugim propisima. Smatramo da su propisane

za narednu kalendarsku godinu."

Obzirom se predlagatelj izmjena zakona kod ukidanja zakonskog propisivanja minimalne cijene pozivao na prijeteći predsudski postupak od strane Europske komisije, smatramo da EU zakonodavstvo, odnosno Direktiva 2006/123 EZ više ne bi smjela biti prepreka za uvođenje u RH zakonskog reguliranja minimalne cijene nastavnog sata u autoškoli jer je EU PRESEDAN VEĆ POSTAVLJEN - naš Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 108/17) treba se i može promijeniti po modelu Zakona o vozačima Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 85/16, 67/17 in 21/18 – ZNOrg) koja nema nikakvih prijevora s Europskom komisijom po tom pitanju iako primjenjuje cijenu školarine reguliranu zakonom (čl. 14. st. 25. Zakona o vozačima) već pune dvije godine, od 1.1.2017.

2.
Temu digitalizacije procesa stjecanja vozačke dozvole smatramo daleko važnijom od teme audio-vizualnog (AV) snimanja provedbe ispita iz Upravljanja vozilom. Tema AV snimanja ispita je za autoškole zapravo nevažna (autoškola, odnosno instruktor ni na koji način ne sudjeluje u ispitu, on je prisutan u vozilu isključivo u svrhu

sankcije za povrede propisa pri osposobljavanju kandidata za vozače primjerene.

intervencije u slučaju opasnosti od prometne nezgode) i što je najvažnije, financijski je za autoškole neutralna. Dok naprotiv, vezano i uz EU Uredbu o jedinstvenom digitalnom pristupniku, izuzetno važnom smatramo temu digitalizacije cjelokupnog procesa stjecanja vozačke dozvole - što uključuje e-Upisnicu, odnosno digitalizaciju upisa u autoškolu na osposobljavanje iz dva nastavna predmeta i upisa u Crveni križ na treći nastavni predmet, te e-Prijavnicu koja predstavlja digitalizaciju prijave i odjave ispita HAK-u te pristup informacijama o terminima ispita u HAK-u, i na kraju ono što je HAK predložio i MUP podržao, e-Uvjerenje kao zadnji dokument kojim se potvrđuje da je osoba položila ispit iz Upravljanja vozilom i da joj se može izdati vozačka dozvola. Nacrtom pravilnika predloženo e-Uvjerenje jest elektronička isprava koja će kolati samo između dva državno javna tijela, HAK-a i MUP-a, te kao takav ne bi ni građanima niti autoškolama donio nikakve benefite, za razliku od cjelovite e-Vozačke koja bi obuhvaćala cijeli proces, počevši od e-Upisnice i e-Prijavnice koje bi građanima donijele brz i jednostavan postupak upisa na osposobljavanje i jednostavan i transparentan postupak

prijavljivanja ispita, a autoškolama velike financijske uštede. Uvođenjem digitalizacije autoškole bi prestale obavljati brojne besplatne poslove za druge - od unosa osobnih podataka u HAK-ove matične knjige, do prijava i odjava ispita HAK-u i obavještavanja osoba o terminima HAK-ovih ispita, što bi za autoškole predstavljalo veliku uštedu u radnim satima administrativnog osoblja te uštedu u materijalnim i telekomunikacijskim troškovima.

Treba naglasiti da je proklamirani cilj EU Uredbe o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika u potpunosti iskoristiti prednosti novih digitalnih alata, digitalizacijom značajno povećati potencijal uštede vremena i smanjiti troškove nastale kod dobivanja informacija i provođenja administrativnih postupaka, kako bi se na jedinstvenom digitalnom tržištu osiguralo slobodno kretanje robe, osoba, usluga i kapitala, a pojedinci i poduzeća mogu nesmetano pristupati aktivnostima na internetu i obavljati ih u uvjetima poštenog tržišnog natjecanja, te uz visoku razinu zaštite potrošača i osobnih podataka.

Našim prijedlogom nastoji se u postupku stjecanja vozačke dozvole osigurati zaštita osobnih podataka i uvesti digitalizacija na način da za građanina

koji želi steći vozačku dozvolu prvi korak bude putem elektroničke aplikacije koja bi bila javno dostupna na mrežnim stranicama za to određene institucije (autoškole, nadležnog ministarstva, stručne organizacije, sustava e-Građanin itd.) unijeti u sustav, nazovimo ga E-VOZAČKA, svoje osobne podatke koji bi ga pratili na cijelom putu do stjecanja vozačke dozvole.

Pritom se provodi načelo "samo jednom" jer bi jednom uneseni podaci bili strukturirani u strojno čitljivoj formi, prenosivoj i djelljivoj te bi je mogli koristiti svi dionici procesa stjecanja vozačke dozvole, a to su osim pojedinaca, građana koji su u fokusu ove EU uredbe o digitalizaciji, i oni koji provode osposobljavanje budućih vozača i oni koji provode vozačke ispite te oni koji izdaju vozačke dozvole.

Za osobe nedovoljnih informatičkih znanja radnje potrebne za unos podataka u sustav e-Vozačka obaviti će autoškola koju je građanin odabrao za osposobljavanje, uz dobivanje prethodne privole od strane građanina za prijenos osobnih podataka.

3.

Predlažemo da se u Zakon o sigurnosti prometa na cestama doda članak 255.a. kako bi se omogućila kategorizacija i stupnjevanje nedostataka utvrđenih

stručnim nadzorom nad radom autoškola, što bi posljedično utjecalo na donošenje izmjena i dopuna članka 213. predmetnog Zakona.
Članak 255.a dodaje se i glasi:

(1) Osposobljavanje kandidata za vozače je djelatnost koju obavljaju 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 u skladu s propisanim programom i procedurama.

(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 ograničiti 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 ispravnost obavljanja 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 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 u Republici Hrvatskoj nema sjedište 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 zadnjim izmjenama ZoSPC određeno da nedostaci koji se utvrde tehničkim pregledom vozila budu KATEGORIZIRANI i potom STUPNJEVANI (članak 255.) kao manji, veći i teški te da se sukladno tome utvrđuje i stupanj odgovornosti prijevoznika smatramo da bi isto pravilo trebalo primijeniti i na djelatnost autoškola, obzirom da su obje djelatnosti regulirane istim zakonom.

Treba napomenuti da se odgovornost prijevoznika za utvrđene nedostatke na tehničkom pregledu vozila ne kažnjava drastičnim kaznama kao kod autoškola zabranom obavljanja djelatnosti, odnosno oduzimanjem dozvole (licencije) stručnom osoblju nego je, ovisno o kategoriji i stupnju utvrđenog nedostatka, zapriječena kazna isključivo novčana (članak 236.). Najviša zapriječena kazna prijevoznicima za utvrđene nedostatke najvišeg stupnja koji su kategorizirani kao opasni iznosi od 5.000,00 do 15.000,00 kuna (članak 236. st. 4.) dok je za AUTOŠKOLE istim zakonom zapriječena najteža i ireverzibilna kazna ODUZIMANAJA DOZVOLE ZA RAD što autoškole izravno diskriminira i u

zakonskom i u poslovnom smislu.

Osobito je potrebno zakonski kategorizirati i stupnjevati nedostatke u radu autoškola jer rješenje o kaznenoj mjeri zabrane rada za autoškolu ne donosi sud nego je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (članak 213.) procjena o težini prekršaja, odnosno o kategoriji i stupnju utvrđenih nedostataka prepuštena državnom tijelu, odnosno nadležnom ministarstvu, koje može RJEŠENJEM autoškoli privremeno ili trajno zabraniti rad, a žalba na predmetno rješenje nije dopuštena nego se može pokrenuti upravni spor.

Neophodno je promijeniti zakonske odredbe kako bi se odluka o najtežoj kazni koja se može izreći poslovnom subjektu – oduzimanje dozvole za rad rješenjem državnog ministarstva – vratile u nadležnost pravosudnih tijela, što bi bilo u skladu s odredbama Ustava i Prekršajnog zakona.

Važno je naglasiti da je eventualna šteta nastala zbog nedostataka u obavljanju djelatnosti autoškola stvarno i činjenično razmjerno manje opasna po osobe, stvari i okoliš nego kod prijevoznika, stoga smatramo da je potrebno ujednačiti zakonske kriterije koji se primjenjuju na predmetne djelatnosti te propisati kategorizaciju i

			stupnjevanje nedostataka jednako za obje djelatnosti.		
14	HOK	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA		Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
15	Vladimir Benceković	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Mislim da su predložene novčane kazne previsoke iz razloga što neće biti naplative već će izazvati gužve u zatvorima. Jesam za rigorozno kažnjavanje svih teških prekršaja ali možda bi se zaista trebalo razmišljati o visini kazna proporcionalnim primanjima prekršitelja.	Nije prihvaćen	Novčane kazne za prekršaje propisuju se u okvirima i na način propisan Prekršajnim zakonom.
16	Daniel Majer	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Budimo inovativni U svijetu tehnologije gdje automobili voze sami ili imaju asistenciju za kočenje, mi još imamo odredbe o brzini gdje automobili čije kočnice vrijede 10 puta više, nego 'jugo', mogu jednako voziti. Treba propisati da je brzina u naselju 50 km/h na sat, ali da to vrijedi za većinu automobila, jer imaju koeficijent 1, dok bi stariji automobili imali npr. 0,8 pa bi mogli voziti 40, a neki koji imaju keramičke kočnice vrijedne tisuće eura, mogli bi imati k 1,4 pa vozit 70 km/h – i da krenu kočiti 0,5 sekunde kasnije stat će s te brzine prije nego 'fiček' sa 40 km/h... Mi jednako kažnjavamo vlasnika A7 koji na autocesti vozi 170 km/h i nekoga kome sa 170 treba dva dana da stane, a pri toj brzini auto se raspada, gume stare	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje. Međutim, napominjemo da je brzina najčešći prometni prekršaj koji dovodi do prometnih nesreća s najtežim posljedicama. U prosjeku, godišnje, zbog ovog prekršaja, smrtno strada gotovo 50% svih smrtno stradalih osoba u prometnim nesrećama.

17	Daniel Majer	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</p>	<p>jedva da hvataju podloge kada koči... Gdje je tu briga o sigurnosti?</p> <p>Zakon o sigurnosti prometa na cestama – potiče brzu vožnju pod utjecajem alkohola</p> <p>Svi znamo kako su najveći uzročnik prometnih nesreća brzina i alkohol. Dojma sam kako je Zakon takav da stimulira tu kombinaciju! Naime, mnogi kada popiju, posebno mladi, kažu si: a sad sam već popio, ako me uhvate, ionako ću nadrijet pa povezu... Zakon o SIGURNOSTI prometa na cestama treba propisivati da kada netko tko vozi pod utjecajem alkohola i pri tome ne krši druga pravila da se NE KAŽNJAVA (do 0,8 promila) ili kažnjava s 1000 kn, odnosno s ½ na licu mjesta (do 1,5% promil). S preko 1,5% promil da je to onda kazneno djelo i da je minimalna zajamčena kazna 6 mjeseci zatvora. Da kada je vozač pod utjecajem alkohola i krši druge propise, osim o brzini, da se kažnjava s 2000 kn; a da kada vozi pod utjecajem alkohola i brzinu prekorači za 10 (u naselju), odnosno 30 (van naselja) da ide 3 mjeseca u zatvor; a kada vozi pod utjecajem alkohola preko 30 u naselju i 50 km/h izvan naselja da je to onda kazneno djelo i da je minimalna zajamčena kazna 6 mjeseci zatvora, odnosno da mu se može izreći od 6 mjeseci do 5</p>	<p>Primljeno na Primljeno na znanje. znanje</p>
----	--------------	---	--	---

godina pa će recidivisti na 5 godina u zatvor i k tome još bi bili u kaznenoj evidenciji.

Još liberalnija ideja bila bi da policija uopće ne može zaustavljati vozila ukoliko vozači nisu u prekrašju, osim kada imaju akcije, npr. za Martinje i Vincelovo; a i tada bi trebalo vrijediti gore propisane kazne. Kada bi takvo zakonsko uređenje bilo, siguran sam da bi se broj prometnih nesreća prepolovio, jer bi se broj onih koji bi vozili brže pod utjecajem alkohola prepolovio, jer kada bi svi vozači znali da, iako pod utjecajem alkohola, ih se neće zasustaviti i da će proći bez kazne, a da ako krše još koju odredbu, da su onda kazne drakonske, ne bi riskirali do 5 godina zatvora.

18	Daniel Majer	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Kome smetaju biciklisti? Iako se zakon zove Zakon o SIGURNOSTI prometa na cestama, policija uredno kažnjava bicikliste koji sporo voze po nogostupu i time baš nikoga ne ugrožavaju! Da li je netko čuo da je biciklist na pješačkom nogostupu usmrtio pješaka?! Svaki zakon treba tumačiti „u duhu zakona"! Ne treba biti izvrstan pravnik za tumačenje duha ovog zakona, jer njegov naziv sam otkriva duh zakona, a to je SIGURNOST sudionika u prometu. Uvažena gospodo, koliko još biciklista mora poginuti da biste izmijenili glupe zakonske	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
----	--------------	--	--	---------------------	---------------------

			odredbe, da se bicikliste koji sporo voze po pješačkim nogostupa ne kažnjavaju!		
19	Dejan Pastorčić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	<p>čl. 285, je potrebno dopuniti novim stavkom - odredbom, koja treba glasiti: "koji upravlja vozilom protivno upisanim kodovima ograničene uporabe vozila", a isto se odnosi na isključivanje iz prometa vozača kojeg se zatekne da upravlja vozilom nepoštivajući upisana ograničenja u vozačkoj dozvoli (kodovi ograničene uporabe vozila - Pravilnik o vozačkim dozvolama) te isto povezati na materijalnu odredbu koja za sada ne postoji, a osobno sam u cilju reguliranja navedene materije predložio dopunu čl. 223 postojećeg prijedloga (vidi komentar kod čl. 223).</p> <p>Ovo je potrebno iz razloga što ne postoje opravdani razlozi da se dopusti upravljanje vozilom vozaču kojeg se zatekne da upravlja vozilom ne poštivajući ograničenja iz zdravstvenog uvjerenja, primjerice, vozač ima upisan kod 61. - ograničeno na vožnju danju, a zatečen je u vožnji po noći. Postavlja se pitanje valjanosti zdravstvenog uvjerenja i opće sposobnosti i prava na upravljanje u takvoj situaciji (nepoštivanje kodova ograničenja iz vozačke dozvole).</p>	Prihvaćen	Prihvaćen
20	HGK ŽK Split	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA	Predlaže se u konačni prijedlog izmjena i dopuna zakona uvrstiti	Nije prihvaćen	Komentar se odnosi na odredbe čije izmjene se ovom

O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA

članak 32. a, na način:

Članak 32. a

U članku 203. stavak 4.
mijenja se i glasi:

"(4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje koja ima najmanje dvije godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, zdravstveno sposobna za instruktora vožnje i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije te koja je navršila 21 godinu starosti."

Obrazloženje: Ova odredba bi smanjila trenutni nedostatak instruktora vožnje na tržištu rada. Pomalo je nepravedno da osoba koja završi srednju prometnu školu i završi program usavršavanja za Instruktor vožnje, mora čekati 5, 6 godina da može steći licencu za rad. U tom dugom periodu, većina tih mladih osoba se zaposli u drugim zanimanjima. Po našim saznanjima u većini zemalja EU, instruktor vožnje može biti osoba od 18 do 21 godine starosti života. U prilog našem prijedlogu da osoba od 21 godine starosti života može biti instruktor vožnje, kazuju i slijedeće činjenice:

- da je minimalna starosna dob za upravljanje vozilom C i CE kategorije 18 godina, ukoliko vozač posjeduje početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu
- da je minimalna starosna dob za

novelom ne predlažu.

			<p>upravljanje vozilom D i DE kategorije 21 godina, ukoliko vozač posjeduje početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu</p> <p>- da vozač taksija može raditi nakon završene srednje škole, ukoliko vozač posjeduje početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu</p> <p>- da je minimalna starosna dob za upravljanje vozilima za prijevoz opasnih tvari (ADR) 21 godina, ukoliko vozač posjeduje ADR potvrdu o osposobljenosti vozača vozila koja prevoze opasane tvari.</p>		
21	Robert Lehpaner	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	<p>Smatran da sigurnost u prometu treba biti zajednička briga, dakle ne samo MUP-a, već i županija, gradova i općina, odnosno onih institucija, koje se bave regulacijom prometa i signalizacijom.</p> <p>Nadalje smatram da u prvom planu treba biti prevencija, a u drugom planu represija. Pooštravajući kazne svakih nekoliko godina, iste će dosegnuti visine, koje ponekad neće više biti u razumnom odnosu naspram prekršaja. A efekt upitan, ili čak kontraproduktivan za „normalne“ vozače. Karikirat ću malo: Ne želim da me, kao „normlanog“ vozača, bude strah hoću li završiti u zatvoru zbog nekog banalnog</p>	Primljeno na znanje	Upravo mjere koje su predložene u Izmjenama i dopunama ZSPC-a, prvenstveno su usmjerene na najteže prometne prekršaje i vozače koji učestalo i teško krše prometne propise i izazivaju teške prometne nesreće, dakle vozače recidiviste.

prekršaja.

Nadležna tijela za regulaciju prometa trebala bi postaviti situacije na terenu tako, da se već u startu donekle smanji mogućnost za prekršaje (prevencija).

Kao osnovno potrebno je poboljšati ili ispraviti i prometnu signalizaciju, npr. dovoljno dugo podesiti žute faze na semaforima, međusobno uskladiti prometne znakove na križanjima, postaviti na svim ulazima i izlazima u naselje i iz naselja odgovarajuće znakove, uskladiti ili upotpuniti putokaze, itd, dakle minimizirati opasne ili zbunjujuće situacije, usljed koji vozač može nenamjerno napraviti prekršaj.

Recimo, u naseljima mjere protiv prekoračenja brzine mogu biti da se mnogim ulicama ukine status prednosti prolaza, a posljedično da na tim križanjima strikno vrijedi pravilo desne strane. Prednost prolaza bi u naselju trebale zadržati samo glavne prometnice, kao što su županijske i državne ceste. Zatim se mogu izgraditi rotori na nekim križanjima, na glavnim prolazim cestama postaviti fiksni uređaji za mjerenje brzine, postaviti više semafora, itd. Svim tim rješenjima postigla bi se opreznija vožnja i smanjenje brzine.

Kada govorimo o

represiji, smatram da bi policijske kontrole trebale biti izvedene na manje uočljiv način, npr. policajci bi trebali mjeriti brzinu u neupadljivim civilnim autima i civilnoj odjeći, kako se vozači ne bi mogli međusobno upozoravati svjetlosnim signalima.

Ovo su samo neki primjeri i razmišljanja o toj važnoj temi. Usput rečeno, nisam ih ja izmislio, nego ih poznajem iz dugogodišnjeg bravka u Njemačkoj. Svjestan sam da takve mjere koštaju, ali sigurnost košta i može dati dobar učinak.

Lp

22	HGK ŽK Split	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Predlažemo ostaviti najmanje novčane kazne u iznosima kao i do sada, a povećati najveće iznose, sukladno ovom prijedlogu ZSPC.	Djelomično prihvaćen	Smatramo da je potrebno korigirati novčane kazne za odabrane prekršaje na predloženi način. Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne
----	--------------	--	--	----------------------	---

23 Edvard Flego

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

Nisam pročitao tekst prijedloga novog zakona o sigurnosti na cestama ali htio bi se osvrnuti samo na jedan mali segment: radi se o obaveznim upaljenim svjetla za vrijeme zimskog računanja vremena. Naime, previše puta sam sreo vozače koji NE pale svijetla u uvjetima slabe vidljivosti i to u svako doba godine. Rano jutro, u sumrak, po oblačnom i kišovitom vremenu, a pogotovo kod auta sivih i tamnih boja kad su skoro nevidljivi dok ne dođu na 30m...nisam nikad čuo da je itko radi toga platio kaznu. Znači prijedlog je: Ukinuti pravilo prema datumu, odrediti da se u svako doba godine obavezno koriste dnevna ili oborena svijetla pri slabijoj vidljivosti, upozoravati i kažnjavati ako se ponovi nakon upozorenja. A po meni isto važno i efikasno bi bilo donijeti uredbu po kojoj bi sva osobna vozila zagasitih i tamnih boja morala imati upaljena svijetla non stop, bez obzira na uvjete vožnje. I još jedan prijedlog - da se kod obijesne vožnje, kod upravljanja vozilom pod utjecajem droge ili

Nije prihvaćen

za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.

Smatramo da ne postoje dovoljno jaki argumenti za uvođenje obaveze paljenja svjetala na svim motornim vozilima tijekom cijele godine.

24 HOK

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

alkohola te kod većih
prekoračenja brzine
vozač još dodatno kazni
prema broju putnika u
autu, jer nitko nema
pravo ugrožavati tuđe
živote.

Predlažemo da se
ZoSPC u odnosu na
reguliranje problema
pretovara uskladi s
njemačkim
zakonodavstvom koje za
pretovar tereti i
pošiljatelja, i utovaritelja i
prijevoznika. Članak
154. ZoSPC nepravедno
za pretovar tereti
isključivo prijevoznika.
U Nacrtu prijedloga
Zakona o prijevozu u
cestovnom prometu
predviđen je bio čl. 77,
koji odgovornost za
pretovar raspodjeljuje
između pošiljatelja
tereta, prijevoznika i
primatelja tereta, no na
sjednici Vlade RH
prihvaćen je i u Saboru
RH usvojen je novi
Zakon o prijevozu u
cestovnom prometu (NN
41/18) bez predviđenog
članka 77. i reguliranja
ovog pitanja, a razlog
tome je članak 154.
Zakona o sigurnosti
prometa na cestama
(NN 67/08, 48/10, 74/11,
80/13, 158/13, 92/14,
64/15, 108/17) koji
nameće odgovornost
isključivo prijevozniku.
Izbrisani članak 77. iz
Nacrta prijedloga
Zakona o prijevozu u
cestovnom prometu
glasio je:
(1) Prijevoz tereta u
unutarnjem cestovnom
prometu se mora
obavljati sukladno
propisima koji reguliraju
sigurnost prometa na

Nije
prihvaćen

Zakon o sigurnosti
prometa na cestama
propisuje pravila
ponašanja sudionika u
prometu i sankcije za
kršenje tih pravila.
Prekršajnim zakonom
je uređena
prekršajnoppravna
odgovornost i
postupak
sankcioniranja za
djela koja
predstavljaju
prekršaje. U
prekršajnom pravu su
poznati instituti
supočiniteljstva, kao i
prekršajnopravne
odgovornosti
poticatelja i/ili
pomagača. U
prekršajnom pravu
svaki od supočinitelja
odgovara u granicama
svoje krivnje,
odnosno, eventualni
poticatelj i pomagač
odgovaraju u
granicama svoje
namjere (arg. ex. čl.
22. Prekršajnog
zakona). Ugovorima
između eventualnih
supočinitelja nije
moguće uređivati
granice njihove
prekršajne
odgovornosti niti bi se
trebalo polaziti od
pretpostavke da
eventualne novčane
kazne za prekršaje
čine dio predviđenih
troškova prijevoza, pa
da bi se onda i njihovo
podmirenje trebalo
unaprijed regulirati

ugovorima.

cestama te uporabu i održavanje javnih cesta.

(2) Pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj odgovorni su da se prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereti isključivo u skladu s podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno u skladu sa najvećom dopuštenom masom i osovinskim opterećenjem na itinereru kojim se obavlja prijevoz.

(3) Ugovorom o prijevozu tereta iz članka 67. ovoga zakona potrebno je odrediti raspodjelu odgovornosti između pošiljatelja tereta – utovaritelja, prijevoznika i primatelja tereta – istovaritelja u slučaju postupanja suprotnog odredbama stavka 2. ovog članka.

(4) Kada pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj propuste postupiti sukladno odredbama stavka 3. ovoga članka, odgovornost snose zajednički i solidarno, u jednakim dijelovima.

Predlažemo da se članak 154. ZoSPC izmijeni na način da se u isti na odgovarajući način dodaju odredbe izbrisanog članka 77. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (kako je bilo predviđeno u javnom savjetovanju) kako bi se suodgovornost za pretovar podijelila između sva tri dionika

			koja u pretovaru sudjeluju.	
25	Slaven Trputec	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Iako su prijedlozi izmjena ZSPC prvenstveno usmjereni na kaznene odredbe, prilika je da se urede i nejasnoće čl. 82. i 83., koji se odnose na zaustavljanje i parkiranje te kretanje pješaka	Primljeno na znanje
			Što se tiče parkiranja, čl. 82. st. 1. t. 12. je propisano da zaustavljanje i parkiranje vozila nije dozvoljeno "na dijelu ceste gdje bi širina slobodnog prolaza od zaustavljenoga ili parkiranog vozila do neisprekidane uzdužne crte ne kolniku ili do neke zapreke na cesti, bila manja od 3 m, odnosno do suprotnog ruba kolnika - manja od 4 metra;". U praksi to na jednosmjernim gradskim prometnicama (npr. "zeleni valovi" u centru Zagreba) znači da se na određenim mjestima vozila parkiraju duž jedne trake, u potpunosti je zauzimajući tijekom dužeg vremena. Predlažem takve slučajeve posebno obraditi.	
			Što se tiče površina za kretanje pješaka, koje su čl. 82. st. 2. definirane općenito na najmanje 1,6 metara, u praksi to znači da je Grada Zagreb na vrlo frekventnim pješačkim potezima (prilazi bolnicama, npr. Vinogradska, i/ili obrazovnim institucijama) postavio parkirna mjesta s	

			naplatom djelomično na kolniku, uz ostavljanje minimalnih 1,6 metara, što, obzirom da je riječ o kretanju između zidova s jedne i vozila s druge strane, nije dovoljno za nesmetano dvosmjerno kretanje pješaka, dječjih i invalidskih kolica, osoba s ručnom prtljagom i slično. Predlažem da se navedena odredba proširi izrazom "na prilazima bolnicama i obrazovnim institucijama od glavnih ulica pa do ulaza parkiranje na nogostupu nije dozvoljeno".		
26	Domagoj Pavošević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Predlažem da se tijekom obuke kandidata za vozače u vozačkim školama poveća obvezni minimalni fond sati iz predmeta "Upravljanje vozilom" za svaku kategoriju po 5 sati više nego što je to slučaj sada. Dakle, B kat. sa 35 na 40; C kat. sa 15 na 20; CE kat. sa 10 na 15; D kat. sa 20 (25) na 25 (30).	Nije prihvaćen	Ovo pitanje nije uređeno Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, nego podzakonskim aktom.
27	Zdravko Šćuric	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Predlažem uvođenje obaveznog zaustavljanja kod znaka "STOP", barem 3 sekunde, te kažnjavanje nepostupanja, pogotovo što u autoškolama uče kandidate da trebaju "izaći na točku preglednosti" bez obzira na znak (što je svakodnevna pojava na poligonu Zg-Borongaj)	Nije prihvaćen	Obavezno zaustavljanje ispred znaka "STOP" već je propisano, kao i novčana kazna za prekršaj za vozača koji postupi suprotno.
28	Josip Vinković	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Treba se primijeniti skandinavski model kažnjavanja (postotak od primanja/dohodnog cenzusa), koje nije uzeto u obzir.	Nije prihvaćen	Novčane kazne za prekršaje propisuju se u okvirima i na način propisan Prekršajnim zakonom.

29	Dražen Gal	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA</p>	<p>Skandinavski model bi riješio u potpunosti taj problem i jedini je pravedan. Zahvaljujući tome što je sve ionako vidljivo poreznoj upravi za svakog pojedinog građanina, ne bi bio problem odrediti iznos primanja, čak i na licu mjesta. Treba samo povezati poreznu s MUP-om što ne zahtjeva nikakvo ve'a ulaganja u informatičku infrastrukturu.</p> <p>Poštovani, predlažem promjenu u ograničenju mogućnosti upravljanja s vozačkom dozvolom B kategorije mopedom do 49ccm. Obzirom da značajni broj EU zemalja ima praksu da se sa važećom vozačkom dozvolom B kategorije može upravljati motociklom do 125ccm, predlažem da tekućim izmjenama i dopuna predmetnog zakona obuhvatite tu pozitivnu praksu EU zemalja u slijedećem kontekstu. Svjestan sam da je sigurnost prometa od iznimne važnosti, no poštujući važeću zakonsku regulativu netko koga zanima kupiti motocikl s automatskim mjenjačem (u nastavku skuter), a da ima više od 49ccm prolazi proceduru jednaku onoj za motocikle manualnih mjenjača, najvećih kubikaža, brzina i masa da bi vozio skuter od 150ccm koji masom, veličinom i na kraju brzinom budu gotovo jednaki onom od 49ccm ukoliko se istom makne</p>	<p>Nije prihvaćen</p>	<p>Smatramo da bi omogućavanje upravljanja motornim vozilima kategorije A1 temeljem vozačke dozvole kategorije B negativno djelovalo na sigurnost u prometu na cestama.</p>
----	------------	---	--	-----------------------	---

blokada (znam to nije u skladu sa zakonom, no moramo realno sagledavati situaciju jer takvih skutera od 49ccm ima značajno u prometu). Dakle, molim vas razmotrite opciju da netko s B kategorijom u posjedu više od 5 ili 10 godina, koji se odgovorno ponaša u prometu (ne krši zakon i ne dobiva kazne), može upravljati skuterom do 125ccm (dakle ograničite na automatski mjenjač). Na ovaj način nitko ne gubi ništa, a velik dio zajednice dobiva jer onaj kojeg zanima voziti motocikl s brzinama ići će i položiti A kategoriju, a onaj tko bi vozio skuter od 125ccm nikad neće polagati A kategoriju, neće kupiti taj isti skuter, održavati ga, registrirati, itd. Vjerujem da će ovaj komentar naići na konstruktivno promišljanje i kao takav biti uvršten u postupak izmjena i dopuna zakona o sigurnosti u cestovnom prometu.

S poštovanjem

30 Josip Pavišić

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

Uvođenjem starosti kao razloga prometnih prekršaja i kaznenih djela u prometu, uvodimo starost kao krimen. Ne postoji niti jedna analiza u kojoj se starosna dob vozača tretira kao razlog za počinjeni prekršaj. Ako je prekršaj napravljen, zakon predviđa sankciju bez obzira na to radi li se o staroj ili mladoj osobi, muškarcu ili ženi, bolesniku ili zdravoj osobi. Za učestale prekršaje jedna od

Nije prihvaćen

Vozači s navršenih 67 godina života i stariji čine 9,1% vozačke populacije u Republici Hrvatskoj i ima ih 237.802 (podaci na dan 31.12.2018. godine). Prema statističkim podacima iz 2017. godine, zabilježeno je da su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 11,7%. Od ukupno 3.974 prometne nesreće u kojima su sudjelovali, izazvali

predviđenih mjera je i ponovno polaganje ispita, a to također nema veze sa starosnoj dobi prekršitelja, stoga članak predloženih promjena zakona koji spominje obavezni liječnički pregled osobama starijim od 67 godina, smatram nepotrebnim, uvredljivim i diskriminatornim. To treba izbaciti ako želimo sačuvati dostojanstvo starijih osoba.

2.730 prometnih nesreća, odnosno 68,7%. Posebno je važno naglasiti da su, u tim nesrećama, smrtno stradale 24 osobe, teške tjelesne ozljede zadobile 263 osobe, a lake tjelesne ozljede 891 osoba. Takav trend je nastavljen i u 2018. godini, kada su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 12,3%. Prema statističkim podacima iz 2018. godine, zabilježeno je da su vozači stariji od 67 godina, od ukupno 4.117 prometnih nesreća u kojima su sudjelovali, izazvali njih 2.819, odnosno 68,5%. Ujedno, važno je naglasiti da su u tim nesrećama smrtno stradale 32 osobe, teško ozlijeđeno 238 osoba, a lakše je ozlijeđeno 890 osoba. Potrebno je, također, naglasiti da ukupan broj registriranih vozača ne znači i ukupan broj stvarno prisutnih vozača u prometu. Sve osobe koje posjeduju vozačku dozvolu, a starije su od 67 godina, ne sudjeluju u prometu u svojstvu vozača, iz različitih razloga (ne posjeduju više vozilo, ne voze zbog zdravstvenog stanja, socijalnog statusa, itd.). Osim toga i kad sudjeluju kao vozači u prometu, voze rjeđe od drugih dobnih skupina te prelaze manje

31 Zlatko Hasić

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

Obvezno izricanje
zaštitne mjere zabrane
upravljanja motornim
vozilima, na način i u
mjeri kako je to
propisano predloženim
izmjenama u suprotnosti
je s važećim Prekršajnim
zakonom, gdje je
člankom 58. stavkom 1.
propisano fakultativno
izricanje te zaštitne
mjere koja se počinitelju
može izreći kada postoji
opasnost ugrožavanja
sigurnosti prometa i gdje
nema odredbe koja bi
propisivala da se
posebnim zakonom
počinitelju prekršaja (u
ovom slučaju ZSPC-om)
može propisati obvezno
izricanje te zaštitne
mjere.
Također, propisivanjem
okvira trajanja zaštitne
mjere zabrane
upravljanja motornim
vozilima direktno je u
suprotnosti s načelom
individualizacije
prekršajne sankcije, gdje
predlagatelj kao jedini
kriterij za povećanje
trajanja zaštitne mjere
predviđa raniju
prekršajnu osuđivanost,
te bi po tom sudovi ne
samo bili onemogućeni u
pojednim slučajevima,
kada je to opravdano,
počinitelju ne izreći
zaštitnu mjeru, već mu
ne bi mogli izreći
zaštitnu mjeru u dužem
trajanju, također kada bi
to smatrali opravdanim.

Primljeno na
znanje

udaljenosti.

Zbog usklađivanja i
ujednačavanja visine i
težine
prekršajnopравnih
sankcija koje se
propisuju sukladno
ovom Zakonu za
najteže prekršaje,
kojima vozači ne
poštuju prometne
propise, a u kojima,
zbog učestalog
nepoštivanja istih,
nastaju najteže
posljedice, potrebno
je obligatorno
propisivanje
prekršajnih sankcija
za vozače recidiviste
te njihovo
usklađivanje s
težinom nastalih
posljedica u
prometnim
nesrećama. Takva
mjera ima za cilj
povećanje svijesti svih
sudionika u prometu,
a poglavito recidivista,
o nužnosti poštivanja
prometnih propisa i
prihvatanja pravilnog
ponašanja u prometu
radi smanjenja broja
najtežih prekršaja koji
izravno dovode u
opasnost vozače i
druge sudionike u
prometu. Također,
obligatorno
propisivanje zaštitnih
mjera u pojedinim
predloženim člancima
koje se izriču za
određeni prekršaj ima
za cilj da se svim
sudionicima u
prometu na jasan i
nedvojben način
ukaže na sankcije
koje proizlaze iz
protupravnog
ponašanja i s čime se
želi povećati

32	DAMIR MAJER	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	Kada je donesen Zakon o sigurnosti prometa na cestama prošli puta a to je 16.11.2017 godine rečeno je da će taj Zakon pridonijeti većoj sigurnosti svih sudionika u prometu. Sada se pod istim obrazloženjem donosi ovaj Zakon. Veća korist bi bila veća informiranost i kvalitetnija poduka svih vozača. Povećavajući kazne i kaznene odredbe u prevelikom broju slučajeva to se neće postići jer je trebalo izmjeniti samo nekoliko gorućih problema a ne mjenati čitav niz odredaba Zakona. I prebrzo se mijenja postojeći Zakon. Nakon samo godinu dana !!!! To nije dobro.... Zakon niti ne uvažava ekonomsku situaciju u zemlji. Već i sama registracija postaje velikom broju ljudi problem. Ne vežeš pojas i 1000 kuna. Pa to je pola mirovine....	Primljeno na znanje	<p>generalna i posebna prevencija, a ujedno se time nastoji ujednačiti trajanje izrečenih zaštitnih mjera za najteže prometne prekršaje.</p> <p>U praksi se je pokazalo da novčane kazne za nekorištenje sigurnosnog pojasa, koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činenja prekršaja. Aktualnim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa jedan od zadanih kvantitativnih ciljeva je doseganje 98 postotnog korištenja sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u vozilima. Relevantno istraživanje provedeno u sklopu provođenja spomenutog Nacionalnog programa, pokazalo je da se u Hrvatskoj sigurnosnim pojasom veže po 61% vozača i suvozača, a putnika na stražnjim sjedalima samo 13,9%. U isto vrijeme, prilikom ispadanja iz vozila zbog nevezanja sigurnosnim pojasom, prosječno godišnje smrtno strada gotovo 30 sudionika prometnih nesreća te se s velikom sigurnošću može reći da bi u Hrvatskoj bilo čak 10% manje poginulih kada bi</p>
----	-------------	---	--	---------------------	---

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

Kako radim u Odjelu za prekršajnu evidenciju i registar neplaćenih kazni, Ministarstvo pravosuđa, održavam svakodnevne kontakte s donosiocima prekršajnih sankcija i sankcioniranim građanima.

Po meni, najveći problem ovoga Prijedloga je u tome što se njime predviđa povećanje novčanih kazni.

Prema obrazovnoj strukturi RH za 2011.g. u Hrvatskoj postoji loša obrazovna struktura radno sposobnog stanovništva (9,52% bez ikakve škole, 21,3% sa osnovnom školom, 52% srednja škola, viša škola 5,8% dok je samo 10% s fakultetom.

To znači da od 90% zaposlenog stanovništva rijetko tko ima veću plaću od 5000 kuna neto.

Velik postotak opterećenog dijela stanovništva su i umirovljenici, sa još manjim primanjima.

Posve druga stvar bi značila primjena skandinavskog modela kažnjavanja (postotak od primanja), koje nije uzeto u obzir, vjerojatno zbog kompliciranije metode utvrđivanja visine primanja i određivanja kazni, a od čega se olako odustalo.

Skandinavski model bi riješio u potpunosti taj problem i jedini je

Primljeno na
znanje

dosegnuli zacrtani cilj Nacionalnog programa vezan za korištenje sigurnosnih pojaseva.

Novčane kazne za prekršaje propisuju se u okvirima i na način propisan Prekršajnim zakonom. Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činenja prekršaja.

			<p>pravedan.</p> <p>Plaćanje novčanih kazni je velik problem ljudima kojima je potrebna vozačka dozvola i registracija vozila zbog posla i svakodnevnog prijevoza, te se uvelike opterećuje kućni budžet kažnjenih osoba. Svakodnevno preko telefona slušam ispovijesti kažnjenih osoba, zaključio sam da su dosadašnje visine novčanih kazni i prevelike, više nego dovoljno ispunjavaju svrhu njihova postojanja, te nema razloga tražiti njihovo povećanje.</p>		
34	Boris Žulj	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	<p>Predlažem povećanje kazne za nekorištenje pokazivača smijera (žmigavca) na 1000kn. Strašno je kako vozači, posebno pri izlasku iz kružnog toka imaju naviku ne koristiti pokazivač smijera. Predlažem uvođenje zabrane vožnje bicikla koji na sebi nema rasvjetu, prednji i stražnju i kaznu od 1000kn za one koji to ne poštuju i na cesti i na biciklističkim stazama. Predlažem oduzimanje vozila na 6mj onima koji na autocesti voze više od 180km/h, a stranim državljanima zabranu od 2 godine i kaznu u iznosu od 1000 eura.</p>	Djelomično prihvaćen	Djelomično prihvaćeno. Člankom 16. povećava se visina novčane kazne za nekorištenje svjetala biciklista i zaprežnih vozila po noći ili u slučaju smanjene vidljivosti, sa sadašnjih 300,00 na 500,00 kuna.
35	Zoran Vukasović	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	<p>Podrška svim izmjenama zakona koje ciljaju prema zaustavljanju divljaka. Drastično povećanje kazni za sve vozače to nije.</p> <p>Drugim riječima, podržavam čak i</p>	Primljeno na znanje	Upravo mjere koje su predložene u Izmjenama i dopunama ZSPC-a, prvenstveno su usmjerene na najteže prometne prekršaje i vozače koji učestalo i teško krše prometne propise i izazivaju

oduzimanje vozila za prolazak na crveno, vožnju bez vozačke ili pod utjecajem alkohola. To su svjesne odluke za čije se posljedice mora odgovarati.

Povećanje kazne za prekoračenje brzine od 30 kmh ne cilja divljake i neće donijeti poboljšanja isto kao što ni dosadašnje slične izmjene nisu donijele poboljšanja. Jer nije problem 100 kmh na dozvoljenih 60 nego je problem ako vas radar ulovi sa 60 kmh na 30 kmh ograničenja ili 40 koje je postavljeno bezveze ili je ostalo od zadnjih radova na cesti.

Kazniti sa 3-7 000 kn vožnju od 70 kmh u naselju a naselje ne postoji, srušeno je i napušteno, nitko ne živi u njemu, nema kuća oko ceste, nema nikoga.....tko može i pomisliti da će takve kazne spašavati živote.

Kao ni dosadašnje primjedbe, ni ova neće imati efekta jer nitko ne razmišlja logično. Smislite zakone koji će sankcionirati divljake a ne sve po redu. Sto puta veći efekt bi postigli da se naplati kazna od 50 kn svakom krivo parkiranom autu na parkiralištu shopping centra i to svaki puta nego što će jednom godišnje takav vozač platiti 7 000 kn za prekoračenje od 30 kmh pa se žaliti na tri suda da mu se smanji kazna.

teške prometne nesreće, dakle vozače recidiviste.

hrvatskih
cestovnih
prijevoznika

O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA,
Članak 1.

se apsolutno slažemo sa znanje
svim mjerama kojima se
povećava sigurnost svih
sudionika u cestovnom
prometu, međutim
smatramo da je
zakonske propise
potrebno precizirati i
specificirati.
Konkretno skrećemo
pažnju na slijedeće.

1. Odredbe o
oduzimanju vozila kojim
je upravljao prekršitelj
(predloženi novi čl. 229.
st. 8. i 9.)
Molimo pojašnjenje li to
znači da će vozila
pravnih osoba
(autoškola, taxi, rent-a-
car, teretna vozila, kombi
vozila, autobusi) s
kojima bi bio počinjen
prekršaj oduzimati
stvarnim vlasnicima,
dakle pravnim osobama,
bez obzira na činjenicu
da je prekršaj počinio
zaposlenik te pravne
osobe ili neka treća
osoba. Upozoravamo na
Ustavom zajamčenu
nepovredivost prava
vlasništva, te tražimo
pojašnjenje opravdanosti
i postizanja svrhe
kažnjavanja
oduzimanjem vozila koje
nije u vlasništvu
prekršitelja.

2. Izricanje zaštitne
mjere zabrane
upravljanja motornim
vozilom (formulacija u
čitavom tekstu)
Molimo pojašnjenje i
specificiranje izricanja
zaštitne mjere zabrane
upravljanja motornim
vozilom. Konkretno,
primjenom kojih kriterija
će tijelo koje izriče
zabranu odlučiti o tome
da li će vozaču koji je

noveliranje odredbi o
pretovaru je odbijen,
jer Zakon o sigurnosti
prometa na cestama
propisuje pravila
ponašanja sudionika u
prometu i sankcije za
kršenje tih pravila, a
Prekršajnim zakonom
je uređena
prekršajnopravna
odgovornost i
postupak
sankcioniranja za
djela koja
predstavljaju
prekršaje. U
prekršajnom pravu su
poznati instituti
supočiniteljstva, kao i
prekršajnopravne
odgovornosti
poticatelja i/ili
pomagača. U
prekršajnom pravu
svaki od supočinitelja
odgovara u granicama
svoje krivnje,
odnosno, eventualni
poticatelj i pomagač
odgovaraju u
granicama svoje
namjere (arg. ex. čl.
22. Prekršajnog
zakona). Ugovorima
između eventualnih
supočinitelja nije
moguće uređivati
granice njihove
prekršajne
odgovornosti niti bi se
trebalo polaziti od
pretpostavke da
eventualne novčane
kazne za prekršaje
čine dio predviđenih
troškova prijevoza, pa
da bi se onda i njihovo
podmirenje trebalo
unaprijed regulirati
ugovorima. Prijedlog
za uvođenje
mogućnosti provjere
statusa vozačke
dozvole je prihvaćen
na odgovarajući

počinio prekršaj upravljajući vozilom za koje je potrebna B kategorija izreći zabranu upravljanja samo tom kategorijom ili svim kategorijama. U čl. 58. st. 1. Prekršajnog zakona navedeno je da se zabrana izriče u odnosu na sve vrste ili kategorije ili u odnosu na samo određene vrste ili kategorije motornih vozila. Ovo je od posebne važnosti kod profesionalnih vozača.

3. Prijedlog unošenja nove odredbe u čl. 154. postojećeg teksta

Predlažemo da se u Zakon o sigurnosti prometa na cestama inkorporiraju odredbe o podijeljenoj odgovornosti u slučaju pretovara, obzirom da se prema postojećem čl. 154. za pretovar tereti isključivo prijevoznika.

U nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu predviđen je bio čl. 77. koji odgovornost za pretovar raspodjeljuje između pošiljatelja tereta, prijevoznika i primatelja tereta, što i jest jedino pravedno, no ta odredba nije inkorporirana u predmetni zakon.

Stoga predlažemo da se u čl. 154. Zakon o sigurnosti prometa na cestama izmijeni na način da će novi tekst glasiti:

Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu se mora obavljati sukladno propisima koji reguliraju

način. Prijedlog za noveliranje odredbi o zimskoj opremi je odbijen, jer smatramo da je pozitivno zakonsko uređenje dobro.

sigurnost prometa na cestama te uporabu i održavanje javnih cesta.
Pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj odgovorni su da se prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereti isključivo u skladu s podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno u skladu sa najvećom dopuštenom masom i osovinskim opterećenjem na itinereru kojim se obavlja prijevoz.

Ugovorom o prijevozu tereta potrebno je odrediti raspodjelu odgovornosti između pošiljatelja tereta – utovaritelja, prijevoznika i primatelja tereta – istovaritelja u slučaju postupanja suprotnog odredbama stavka 2. ovog članka.

Kada pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj propuste postupiti sukladno odredbama stavka 3. ovoga članka, odgovornost snose zajednički i solidarno, u jednakim dijelovima.

4. Izmjena postojećeg čl. 289. st. 2. i st. 3.

U postojećem čl. 289. st. 2. i st. 3. predviđene su novčane kazne za pravnu i fizičku osobu obrtnika te odgovornu osobu u pravnoj osobi, ukoliko vozač kojem je oduzeta vozačka dozvola ili mu je izrečena mjera zabrane upravljanja vozilom

određene kategorije, upravlja vozilom u prometu na cesti za vrijeme te zabrane. U praksi je vidljivo da novi oblik vozačkih dozvola (plastična kartica) ne daje mogućnost prijevozniku (dakle tvrtkama i obrtnicima) da izvrši uvid u izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom. Dakle, isključiva odgovornost za protuzakonito postupanje je na vozaču koji propusti obavijestiti poslodavca o izrečenoj mjeri. Stoga predlažemo da se predmetne odredbe izbrišu ili da se alternativno omogući poslodavcu provjera.

5. Izmjena postojećeg čl. 193. st. 2.

Nastavno na dosadašnji rad koordinacije za zimsku službu inzistiramo da se sporna odredba čl. 193. st. 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koja sada glasi:
" (2) Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu i teretnim automobilima s priključnim vozilom." zamijeni na način da će nova odredba glasiti:
"(2) Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu. Teretnim automobilima s priključnim vozilom dozvoljen je promet uz

uvjet da koriste propisanu zimsku opremu (zimske gume, lanci za snijeg)."

Naime, postojećom formulacijom potpuno se onemogućava prometovanje teretnim vozila s priključnim vozilom, te se postavlja pitanje zbog čega zakonodavac smatra da ta vozila s adekvatnom zimskom opremom ne mogu sudjelovati u prometu.

37	UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.	Prijedlozi Udruženja prijevoznika Zg za Zakon o izmjenama i dopunama ZoSPC su: 1. Zahtjev da se ZoSPC u odnosu na reguliranje problema pretovara uskladi s njemačkim zakonodavstvom koje za pretovar tereti i pošiljatelja, i utovaritelja i prijevoznika. Članak 154. ZoSPC nepravedno za pretovar tereti isključivo prijevoznika, a vjerujemo da su razlozi za to pragmatične naravi, jer je na cesti prilikom kontrole najlakše kazniti samo prijevoznika. U Nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu predviđen je bio čl. 77. koji odgovornost za pretovar raspodjeljuje između pošiljatelja tereta, prijevoznika i primatelja tereta, no na sjednici Vlade RH prihvaćen je i u Saboru RH usvojen je novi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18) bez predviđenog članka 77. i reguliranja	Nije prihvaćen	Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje pravila ponašanja sudionika u prometu i sankcije za kršenje tih pravila. Prekršajnim zakonom je uređena prekršajnoppravna odgovornost i postupak sankcioniranja za djela koja predstavljaju prekršaje. U prekršajnom pravu su poznati instituti supočiniteljstva, kao i prekršajnopravne odgovornosti poticatelja i/ili pomagača. U prekršajnom pravu svaki od supočinitelja odgovara u granicama svoje krivnje, odnosno, eventualni poticatelj i pomagač odgovaraju u granicama svoje namjere (arg. ex. čl. 22. Prekršajnog zakona). Ugovorima između eventualnih supočinitelja nije moguće uređivati granice njihove prekršajne
----	-------------------------------	---	--	----------------	---

ovog pitanja, a razlog tome je članak 154. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17) koji nameće odgovornost isključivo prijevozniku (članak 154. stupio je na snagu 20.05.2018.g.) Izbrisani članak 77. iz Nacrta prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu:

(1) Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu se mora obavljati sukladno propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama te uporabu i održavanje javnih cesta.

(2) Pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj odgovorni su da se prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereti isključivo u skladu s podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno u skladu sa najvećom dopuštenom masom i osovinskim opterećenjem na itinereru kojim se obavlja prijevoz.

(3) Ugovorom o prijevozu tereta iz članka 67. ovoga zakona potrebno je odrediti raspodjelu odgovornosti između pošiljatelja tereta – utovaritelja, prijevoznika i primatelja tereta – istovaritelja u slučaju postupanja suprotnog odredbama stavka 2. ovog članka.

(4) Kada pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj propuste

odgovornosti niti bi se trebalo polaziti od pretpostavke da eventualne novčane kazne za prekršaje čine dio predviđenih troškova prijevoza, pa da bi se onda i njihovo podmirenje trebalo unaprijed regulirati ugovorima

postupiti sukladno
odredbama stavka 3.
ovoga članka,
odgovornost snose
zajednički i solidarno, u
jednakim dijelovima.

Predlažemo da se
članak 154. ZoSPC
izmijeni na način da se u
isti na odgovarajući
način dodaju odredbe
izbrisanog članka 77.
Zakona o prijevozu u
cestovnom prometu
(kako je bilo predviđeno
u javnom savjetovanju)
kako bi se
suodgovornost za
pretovar podijelila
između sva tri dionika
koja u pretovaru
sudjeluju.

2. Zahtjev da se izmjeni
članak 289. ZoSPC
odnosno da se brišu
stavci 2. i 3. koji
predviđaju novčane
kazne za pravnu i fizičku
osobu obrtnika te
odgovornu osobu u
pravnoj osobi, ukoliko
vozač kojem je oduzeta
vozačka dozvola ili mu je
izrečena mjera zabrane
upravljanja vozilom
određene kategorije,
upravlja vozilom za
vrijeme te zabrane

Naime, nove vozačke
dozvole ne omogućavaju
vlasnicima prijevozničkih
obrta uvid u izrečene
zaštitne mjere zabrane
upravljanja motornim
vozilom ili privremenog
oduzimanja vozačke
dozvole za pojedine
kategorije profesionalnih
vozača, zaposlenih kod
obrtnika prijevoznika, što
u praksi znači
odgovornost i za
vlasnika prijevozničkog

38	Branimir Jurković	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 1.	obrta ukoliko profesionalni vozač prešuti postojanje ograničenja na vozačkoj dozvoli. Naknadno otkazivanje ugovora o radu neodgovornom pojedincu ili druge mjere ne umanjuju štetu koja je nanesena obrtniku prijevozniku.	Nije prihvaćen	Zakonom je već propisano da vozač ne smije pretjecati i obilaziti kad time, s obzirom na karakteristike ceste i postojeće okolnosti na cesti i u prometu ili s obzirom na tehnička svojstva vozila kojim upravlja, ugrožava druge sudionike u prometu.
39	Dejan Pastorčić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 3.	Zanima me zbog čega se u stavku 5., čl. 32. tekstualno definira: "koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka...", dok je stavkom 6. definirano "ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovog članka". Da li to znači da stavak 5. u svom izričaju ne zahtijeva pravomoćnost odluke o krivnji, već je za primjenu istog dovoljno da je policija prekršitelja svojim odlukama o prekršajnoj odgovornosti vozača proglasila krivim, bez obzira na krajnji ishod takvog postupka/odluke, odnosno pravomoćnost iste ? Mislim da se ovim zadire u presumpciju	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

nevinosti kod prekršitelja, te se preudicira krivnja na strani okrivljenika, a poradi čega se isti dovodi u nepovoljan položaj u pogledu primjene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u odnosu na druge prekršitelje. Ovo posebice iz razloga što policijske evidencije prekršitelja i rokovi čuvanja tih podataka nisu usklađeni sa općim odredbama Prekršajnog zakona o rehabilitaciji, što je posebno naglašeno kod nepravomoćnih odluka policije o krivnji okrivljenika.

40	Denis Peloz	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 4.</p>	<p>Pozdravljam izmjenu stavka 3. i predlažem izmjenu stavka 7. istoga članka povećanjem novčane kazne sa 700 na 1000 kuna-</p> <p>"(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja svoj znak pristupačnosti ustupi drugoj osobi na korištenje ili koja ga koristi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.</p> <p>Nastavno u Članku 82.stavak 3. predlažem razmotriti povećanje novčane kazne za zaustavljanje i parkiranje na mjestu rezerviranom za parkiranje vozila osoba s invaliditetom sa 700 na 1000 kuna, pa bi isti glasilo:</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>Prijedlog za povećanjem kazne za nepropisno parkiranje se ne može prihvatiti, jer smatramo da je postojeća kazna dovoljno visoka.</p>
----	-------------	--	---	----------------------------	--

- stavka 1. točke 13.
ovoga članka.
- 41 DAMIR MAJER PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 5. Čemu povećavati kazne za ove prekršaje kada su znanje one i sada primjerene. Primljeno na Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.
- 42 DAMIR MAJER PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 6. Nema razloga za povećanje kazne jer je i u sadašnjem Zakonu kazna primjerena. Primljeno na Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja

				najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.	
43	Ante Cicvarić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.	Kao što smo i u prethodnim izmjenama i dopunama zakona uočili kako povećanje novčanih kazni nije polučilo očekivane rezultate smatram kako bi od svih povećanja minimalnih novčanih kazni trebalo odustati, jer za razliku od Austrije i SR Njemačke u Republici Hrvatskoj novčane kazne su i sada rigoroznije, a to ipak nije polučilo očekivane rezultate.	Nije prihvaćen	Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvatanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.
44	Velimir Kovačević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA	U svim prekršajima u kojima je po prijašnjem zakonu bila propisana	Djelomično prihvaćen	Djelomično prihvaćeno. Smatramo da je

		<p>O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.</p>	<p>novčana kazna u minimalnom iznosu od 50000,00 kn treba ostati ta minimalna kazana od 5000,00 kn a ne povećavati na 10000,00radi bolje individualizacije kazni. Povećati maksimum novčane kazne na 20000,00 kn.</p>		<p>potrebno povećati minimalne iznose kazni za odabrane prekršaje. Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.</p>
45	igor baruškin	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 7.</p>	<p>ostaviti najniži iznos kazne od 5000 kuna, nema razloga da se mijenja najniži iznos kad o kazni ionako sud odlučuje.</p>	<p>Nije prihvaćen</p>	<p>Smatramo da je potrebno povećati minimalne iznose kazni za odabrane prekršaje. Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o</p>

46 Robert Mišan

PRIJEDLOG ZAKONA
O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA,
Članak 8.

Činjenica je da se povećanjem novčanih kazni pokušalo kompenzirati nedostatak koji proizlazi iz članka 245 Prekršajnog zakona (naplata novčane kazne na mjestu počinjenja prekršaja) te se za brzine od 30 do 50 km na sat više neće moći naplaćivati novčane kazne na mjestu počinjenja prekršaja već će se počinitelju izdati Obavezni prekršajni nalog i temeljem članka 239 st.4 Prekršajnog zakona i zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom. Kada je već omogućeno izricanje zaštitne mjere bilo bi svrsishodno i kod tog prekršaja gradirati ponovno počinjenje prekršaja ali na način da se zaštitna mjera izriče ponavljačima prekršaja odnosno da točka 1.) stavka 9. glasi: jednog mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi puta i tako

Primljeno na znanje

nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.

Primljeno na znanje

			<p>redom do šest mjeseci ako je prekršaj počinjen četvrti i svaki slijedeći puta.</p> <p>Smatram da je vrlo pohvalno normiranje strožeg kažnjavanja ponavljača u činjenju prekršaja ali nije jasno zašto je to učinjeno samo za izricanjem zaštitnih mjera a izostavljeno je sa izricanjem novčanih kazni. Slažem se da je brzina jedan od glavnih uzročnika prometnih nesreća ali je isto tako činjenica da je većina počinitelja prekršaja prigodna te bi bilo svrsishodno i razumno sa svakim ponavljanjem prekršaja povećavati i novčanu kaznu - analogno povećanju trajanja zaštitne mjere.</p>		
47	Robert Lehpaner	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	Ponekad nije jasno, nalazite li se u naselju ili ne, jer ponekad nedostaju oni žuti pravokutni znakovi za početak/kraj naselja. Naročito u ruralnim područjima, i naročito znak za kraj naselja zna nedostajati.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
48	Domagoj Pavošević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	Trenutne zakonske odredbe glede ovog članka postojećeg Zakona su dobre. Ne treba ih mijenjati nego policija treba kvalitetnije raditi svoj posao.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
49	Josip Vinković	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	Nepotrebno povećanje iznosa kazni. Sadašnje su primjerene.	Nije prihvaćen	Smatramo da je potrebno povećati iznose novčanih kazni za odabrane prekršaje. Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se

usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.

50	DAMIR MAJER	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	Povećanje kazne sa 2000 kuna na raspon od 3000 kuna do 7000 kuna ima jedino opravdanje ako je cilj puniti proračun. Primjer: vozite se između dva naseljena mjesta gdje vam je dopuštena brzina 90 km i onda dolazi naselje i ograničenje 50. Naravno da ćete u naselje ući sa većom brzinom od 50 km. Onda policija postavi radar koji Vas evidentira čim ste prošli tablu naselja a smanjili ste postepeno brzinu i vozite kroz mjesto 50 ali to vam ne vrijedi...	Primljeno na znanje	Polijski službenici ne kontroliraju brzinu kretanja neposredno iza znaka naseljenog mjesta, već je obveza kontrolu obavljati minimalno 100 m od postavljenog prometnog znaka za obilježavanje naseljenih mjesta ili od prometnog znaka izričitih naredbi „ograničenja brzine“. Iznimno, prekršaji vezani uz brzinu kretanja vozila u zonama škola ili drugih ustanova gdje se okuplja veći broj djece mogu se utvrđivati u zoni od 30 metara od postavljenog prometnog znaka izričitih naredbi
----	-------------	---	--	---------------------	--

					„ograničenja brzine“ ili prometnog znaka opasnosti „djeca na cesti“.
51	Ivan Kraljević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	Umjesto kazni propišite da svaki auto koji se uvozi u RH mora imati blokadu na 130 km/h. To je max dopuštena brzina kako kod nas, tako i u većini zemalja Europe i nema potrebe da auto vozi brže od toga. Osim sigurnosti, pozitivni efekti su i u ekologiji, održavanju cesta itd. Ali ništa od toga, jer to neće odgovarati našim vladajućima. Zna se da su omiljene teme vozača naših ministara - gdje samo bili, što smo jeli i koliko brzo smo vozili. Osobno sam čuo hvalisanja "od centra Splita do centra Zagreba za 2,5 sata".	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
52	Ivan Kraljević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	Potrebno je zabraniti ciganske metode kojima se koriste neke PU. Npr. prije Bjelovara je selo Klokočevac (također naseljeno mjesto) gdje je ograničenje 70 km/h. Na ulazu u grad Bjelovar se samo nalazi znak obavijesti, ali ne i znak ograničenja brzine. I onda 300 metara dalje policija čeka u sačekuši, jer ste eto ulaskom u naselje prekršili zakon. Čisti terorizam, a ne briga o sigurnosti.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
53	Ivan Kraljević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	Suludo je izjednačavanje kazni za vozača koji vozi 50 km/h iznad ograničenja u naselju i vozača koji ima 0,5 promila. To je kao da netko projuri sa 90 km/h ispred škole i dobije istu kaznu kao netko tko je popio jedno pivo. 30	Primljeno na znanje	Napominjemo da novčana kazna za prekoračenje dozvoljene brzine u naselju za više od 50 km/h,, predloženim Izmjenama iznosi 10.000,00 do 20.000 kn, dok novčana kazna za vožnju s

			km/h iznad ograničenja u naselju je vrh. Za 50 km/h iznad ograničenja ide smrtna kazna.		koncentracijom alkohola od 0,50 do 1,00 g/kg iznosi 3.000,00 do 5.000,00 kn.
54	Igor baruškin	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 8.	ostaviti minimume novčanih iznosa kazne kao u predašnjem zakonu	Nije prihvaćen	Smatramo da je potrebno povećati minimalne iznose kazni za odabrane prekršaje. Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.
55	VLADIMIR HALGOTA	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 9.	Prema podacima NPSCP-a s nedavnog okruglog stola na Fakultetu prometa, navodno se oko 46% smrtnih stradanja veže uz prekoračenje brzine. Molim da u ovom članku u stavku 4 umjesto sadašnjeg nekažnjavanja,	Nije prihvaćen	Smatramo da prekoračenja brzine na cestama izvan naselja koja nisu veća od 10 km/h ne zahtijevaju intervenciju države kaznenopravnim mjerama.

			obuhvatite i prekoračenje 1-10 km/h u kažnjivo prekoračenje brzine. Sadašnjim zakonskim rješenjem u kombinaciji s podzakonskim aktom koji dozvoljava previsoku toleranciju na navodno loše kalibrirane mjerne uređaje, dopušta se nekažnjivo prekoračenje 19 km/h izvan naselja. Ako je u pitanju briga za sigurnost prometa, a ne nešto drugo, takvo nešto se ne bi namjerno dozvolilo.		
56	Robert Lehpaner	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 9.	<p>Predlažem da se generalni limit za autoceste od sadašnjih 130 digne na 140 ili 150. Postoje mogle ravne i pregledne dionice AC, na kojima bi se bez opasnosti moglo voziti brže.</p> <p>Također preispitati neka druga sadašnja ograničenja, kao npr. 80 ili 100 oko čvorišta/ulaza/izlaza na AC. Takva ograničenja brzine znaju izazvati kočenja i čepove, a time i opasnost od lančanog sudara.</p>	Nije prihvaćen	Smatramo da su postojeća ograničenja brzine kretanja motornih vozila postavljena dovoljno visoko i slična kao i u većini zemalja Europske unije..
57	Domagoj Pavošević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 9.	Na cesti izvan naselja nam se svima povremeno dogodi da malo "potjeramo" automobil, a često i nesvjesno (zbog monotonih, ravnih dionica cesta i drugih razloga). Treba razlikovati nečije namjerno divljanje i samodokazivanje od nehotičnog, povremenog, prekoračenja brzine. Trenutne zakonske odredbe su i više nego	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje

			<p>dobre i ne treba ih mijenjati. Neka policija počne raditi svoj posao i državni proračun će se za čas napuniti čak i sa ovim postojećim kaznama. Ako je to cilj ovakvog prijedloga (jer ne vidim drugi opravdani razlog). I neka policija Zakon provodi jednako za SVE prekršitelje, bez obzira čiji su oni sinovi, tjelohranitelji, braća, kumovi i slično.</p>		
58	DAMIR MAJER	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 9.	Nema razloga za promjenu iznosa 1.000 na 2.000 jer ako je cilj Zakona kažnjavati one ekstreme u prometu to se postiže kažnjavanje onih koji voze više od 50 km kaznama od 5.000 do 15.000.	Nije prihvaćen	Smatramo da je neophodno povećati iznos novčane kazne i za blaža prekorčenja brzine.
59	HGK	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 11.	Udruženje autoškola HGK smatra da članak 59. stavak 6. nije jasno formuliran, stoga predlažu izmjenu na način da taj stavak glasi: „(6) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji na mjestu na kojem se prometom upravlja semaforima ne zaustavi svoje vozilo na dva ili više znakova crvenog svjetla.“	Nije prihvaćen	Držimo da je predložena formulacija dobra.
60	Robert Lehpaner	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 11.	Smatram se da u čl. 59. st. 5 ne bi trebala pooštravati novčana kazna, a naročito ne izricati zabrana upravljanja.	Nije prihvaćen	Smatramo da je potrebno povećati novčanu kaznu i propisati obavezno izricanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom za taj prekršaj.
			Naime, nekim semaforima žuto svjetlo traje prekratko, pa se vozač, čak i ako se kreće dopuštenom		

			brzinom i bez namjere počiniti prekršaj, zatekne ponekad u nezgodnoj situaciji da mora birati između naglog kočenja (opasno za vozila iza njega) ili prolaza kroz crveno svjetlo (prekršaj).		
			Iako nije tema ovog zakona, nadležna tijela bi trebala preispitati trajanje žutih faza, naručito na cestama, na kojima su dopuštene više brzine.		
61	Josip Vinković	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 11.	"ne zaustavi svoje vozilo na znak crvenog svjetla bez smanjenja brzine kretanja vozila" - očito se želi reći da se može proći kroz crveno, ako zbog brzine vozila se ne može sigurno stati na istom, ali uz naravno smanjenje brzine tokom prolaska kao pokazatelj namjere za stajanjem. Svakako podržavam jer se na loše konfiguriranim semaforima nekada teško može na vrijeme i sigurno bez ugroze ostalih sudionika u prometu zaustaviti kada se upravo pali crveno svjetlo te je bolje i sigurnije proći na prvih par trenutaka crvenog svjetla na semaforu. Samo treba bolje koncipirati rečenicu. "povećava brzinu kretanja vozila" - u potpunosti nebitno je li brzina povećana ili ne dok god se stane na crvenom. Treba izbaciti ovaj dio.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
62	Zlatko Hasić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA,	čl. 59. st. 6. kao kvalificirani oblik osnovnog djela iz čl. 59. st. 5. (prolazak na crveno svjetlo) u praksi će biti teško dokazati	Primljeno na znanje	Novom mjerom u Zakonu se upravo strože kažnjavaju prekršitelji koji namjerno prolaze na znak crvenog svjetla

	Članak 11.		<p>brzinu kretanja ukoliko ista neće biti mjerena propisanim uređajima, a nejasno je i zašto se uopće išlo na kvalificirani oblik tj. teži oblik prolaska na crveno svjetlo (osim možda u slučaju više znakova crvenog svjetla u nizu- što se do sada smatralo produljenim djelom prekršaja i gdje se počinitelj u pravilu strože kažnjavao) kada su svi takovi prekršaji vrlo opasni. U praksi se može desiti da ćemo nekog kazniti za prekršaj iz čl. 59. st. 6., jer je prošao raskrižjem na crveno svjetlo ne smanjujući brzinu, novčanom kaznom od 10.000,00 do 20.000,00 kn ili kaznom zatvora do 60 dana, a nekog tko je počinio prekršaj iz čl. 59. st. 5. npr. prošao raskrižjem na crveno svjetlo smanjujući brzinu ali skrivivši prometnu nesreću gdje je 5 osoba lakše ozlijeđeno maksimalno možemo kazniti novčanom kaznom u rasponu od 3-7.000,00 kn uvećano za 2.000,00 kn zbog prometne nesreće s ozlijeđenim osobama.</p>	te povećavaju vjerojatnost prometnih nesreća s vrlo teškim posljedicama.	
63	Jelena Ščedrov Dlačić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 11.	Građani svih socijalnih statusa dobivaju iste kazne. Te su kazne nose stoga znatno manju težinu za bogatije građane. Za nekoga je 500 kuna velika stvar, dok za drugoga to nije nikakav značajan iznos - pa prema tome ne gleda to niti kao neku "kaznu". Postoji skandinavski model po kojem se kazne određuju	Nije prihvaćen	Novčane kazne za prekršaje propisuju se u okvirima i na način propisan Prekršajnim zakonom.

			u postotku od mjesečnih/godišnjih primanja - mislim da bi to doprinijelo ozbiljnijem shvaćanju prometnih propisa.		
64	Velimir Kovačević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 11.	Članak 11. st. 6. riječi "ne zaustavi svoje vozilo na znak crvenog svjetla bez smanjenja brzine kretanja vozila" a kako zaustaviti vozilo a da ne smanjite brzinu. Valjda treba staja ti "ne zaustavi vozilo na znak crvenog svjetla." Dalje riječi: "povećava brzinu kretanja vozila", kako će te utvrditi da je netko povećao brzinu i zašto bi povećanje brzine bio prekršaj. "ili se ne zaustavi vozilom na dva ili više znakova crvenog svjetla.2 je očito teži oblik prekršaja pa bi za njega trebalo propisati težu kaznu od kazne za osnovno djelo.	Primljeno na znanje	Novom mjerom u Zakonu se upravo i strože kažnjavaju prekršitelji koji namjerno prolaze na znak crvenog svjetla te povećavaju vjerojatnost prometnih nesreća s vrlo teškim posljedicama.
65	igor baruškin	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 11.	prevelik je iznos kazne od 20 000 kuna smanjiti iznos maksimalne kazne cilj je prevencija a ne punjenje državnog proračuna.	Nije prihvaćen	Smatramo da je neophodno povećati iznos novčane kazne za odabrane prekršaje. Prijedlogom Zakona se znatno povećavaju novčane kazne za najteže prometne prekršaje, odnosno sankcije se usklađuju s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i

					<p>druge sudionike u prometu. Povećanje iznosa novčane kazne za najteže prekršaj je nužno jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koje su propisane važećim Zakonom, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja.</p>
66	Domagoj Pavošević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 16.	Moj prijedlog je da se vrati obveza paljenja kratkih ili dnevnih svjetala tijekom cijele godine. Zanemarivo je povećanje potrošnje goriva s obzirom na povećanje sigurnosti i pravodobnog uočavanje vozila iz suprotnog smjera dok vozi s upaljenim svjetlima.	Nije prihvaćen	Smatramo da ne postoje dovoljno jaki argumenti za uvođenje obaveze paljenja svjetala na svim motornim vozilima tijekom cijele godine.
67	DAMIR MAJER	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 16.	Nema potreba za povećanjem novčane kazne od 300 na 500 kuna. Bolja vrsta prevencije je isključiti moped i motocikl iz prometa	Nije prihvaćen	Smatramo da je neophodno povećati iznos novčane kazne za ovaj prekršaj.
68	Domagoj Pavošević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 17.	Moj prijedlog je da se vrati obveza paljenja kratkih ili dnevnih svjetala tijekom cijele godine. Zanemarivo je povećanje potrošnje goriva s obzirom na povećanje sigurnosti i pravodobnog uočavanje vozila iz suprotnog smjera dok vozi s upaljenim svjetlima.	Nije prihvaćen	Smatramo da ne postoje dovoljno jaki argumenti za uvođenje obaveze paljenja svjetala na svim motornim vozilima tijekom cijele godine.
69	Ante Mašić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 17.	U članku 102. stavak 1. mijenja se i glasi: „(1) Na motornim vozilima za vrijeme vožnje danju moraju biti upaljena dnevna ili kratka svjetla, u razdoblju od 1. studenog	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

			do 31. ožujka."		
			Riječ "upaljena" nije definirana za tu svrhu, pa bi zbog toga riječ "upaljena" trebalo zamijeniti s "uključena"		
70	DAMIR MAJER	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 19.	Ovu izmjenu podržavam ali trebalo bi razmisliti da se iznos od 1000 zamjeni sa 2000.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
71	igor baruškin	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 22.	opet preveliki iznos.neka se stavi 5000 kuna.po čemu baš 7000?šta je to neki ili nečiji magični broj??	Nije prihvaćen	Smatramo da je neophodno povećati iznos novčane kazne.
72	Robert Mišan	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 24.	Potpuno je nejasno zašto se normiranje razmaka između vozila u vožnji primjenjuje samo na autoceste, te zašto ista promjena nije provedena u članku 109 kojim se izravno normira vožnja na kratkom razmaku. Sukladno podacima iz Biltena o sigurnosti cestovnog prometa vožnja na nedovoljnoj udaljenosti uzrok je u čak 7,5% prometnih nesreća a iste prometne nesreće zasigurno se ne događaju samo na autocestama. Dakle, normirano je da se vozač mora kretati na udaljenosti od najmanje 72 metara iza drugog vozila na autocesti. Stavak 5. nažalost opet uvodi diskrecionu ocjenu pri procjeni što je to "kolona vozila koja se kreće manjom brzinom" i kod vozača izaziva nesigurnost i nije jasno tko će provoditi procjenu	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

			manje brzine. Pohvalna odredba ali je trebala biti u članku 109.		
73	Denis Pelozo	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 24.	U članku 142. stavku 3. nema svrhe i nema potrebe za brisanjem riječi "kretati se na način da ne drži potreban razmak" jer isto ne zamjenjuju novo predloženi stavci (4) i (5) koji se očigledno odnose ne samo na autocestu, a stavak (3) u primjeni kao prometnicu jasno ističe autocestu te glasi: (3) Na autocesti vozač ne smije vozilom prelaziti iz trake u traku (slalom vožnja), pretjecati trakom za zaustavljanje vozila u nuždi, kretati se na način da ne drži potreban razmak, požurivati vozila ispred sebe davanjem svjetlosnih ili zvučnih znakova ili na neki drugi način niti izvoditi bilo koju drugu radnju kojom ugrožava ili dovodi u opasnost druge sudionike u prometu. Prijedlozi sa sekundama u stavcima 4. i 5., možda ne predstavljaju optimalno rješenje, ali je ipak prihvatljivo i mogla bi imati dobar preventivni učinak, vjerovatno vozači neće gubiti koncentraciju brojanjem sekundi, a moguće je korištenje display poruka i druge vidove promotivne preventive.	Primljeno na znanje	Inače, razmak između vozila u vožnji, posebno je reguliran i člankom 109. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.
74	Mislav Domić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 24.	Poštovani, po uzoru na mnoge europske zemlje (Austrija, Njemačka npr.), smatram da bi i Hrvatska na autocestama trebala uvesti tzv. "prolaz za	Nije prihvaćen	Iako je riječ o konstruktivnom i dobro razrađenom prijedlogu, smatramo da je ista stvar već propisana odredbama članka 149. stavka 3. i, osobito, članka 152. Zakona o sigurnosti

nuždu", "nužni prolaz" ili "nužnu traku". Naime o čemu se radi - kada se na autocesti stvori gužva, vozila u krajnjoj lijevoj traci bi se trebala pomaknuti što više u lijevo, a ona u susjednoj traci bi se pomaknula što bliže desnom rubu svoje trake. Prostor između bi trebao biti slobodan za prolaz policijskih, vatrogasnih i vozila hitne pomoći, budući da u slučaju nesreće svaka sekunda može značiti život. Ovo je pogotovo važno tijekom ljetnih mjeseci kada zbog turističke sezone i većeg tranzita imamo velike gužve na našim cestama.

Dakle ja bih dodao na odgovarajuće mjesto u članku 24. sljedeće:

"(2) u slučaju zastoja, zakrčenja ceste ili usporenog prometa vozači moraju ostaviti nužni prolaz za kretanje službenih vozila policije, vatrogasaca, hitne pomoći i ostalih vozila namijenjenih spašavanju ili prijevozu osoba koje sudjeluju u spašavanju. Nužni prolaz se ostavlja na način da vozač u krajnjoj lijevoj traci pomakne svoje vozilo i kreće se što bliže lijevom rubu kolnika, a vozač u traci desno do njega svoje vozilo pomakne i kreće se njima što bliže crti koja označava desni rub te vozne trake."

Također na kraju članka 24. s tim u vezi dodati:

"(10) Vozač koji ne postupi prema odredbi stavka 2. ovoqā članka ili

ako se vozač
neovlašteno kreće
nužnim prolazom, kaznit
će se za prekršaj
novčanom kaznom u
iznosu od 2.000,00 kuna
te mu se u evidenciju
upisuju dva negativna
prekršajna boda ako je
pravomoćnom odlukom
o prekršaju proglašen
krivim za prekršaj iz
stavka 2. ovog članka."

Budući da nisam
pravnik, ne znam gdje bi
trebalo to staviti, ali
svakako ove iste
odredbe, mutatis
mutandum, umetnite u
članke koji uređuju
promet na običnim
državnim, županijskim i
gradskim cestama s
izmjenom da novčana
kazna bude 1.000,00
kuna (ili upola manja) te
da se upisuje samo
jedan kazneni bod (ili
upola manje nego na
autocesti). Među
početnim odredbama
prema tome treba i
definirati pojam nužni
prolaz.

" "Nužni prolaz" znači
prostor dovoljno širok za
kretanje u jednom
smjeru koji motorna
vozila - u slučaju zastoja,
zakrčenja ili usporenog
prometa - ostavljaju
između točno definirane
dvije trake za službena
vozila, vozila za
spašavanje i vozila
kojima se prevoze osobe
koje sudjeluju u
spašavanju"

Nadam se da ćete
uvažiti moje prijedloge,
visinu kazne slobodno
povisite ili umanjite s
obzirom na slične
odredbe u vezi

			<p>sprječavanja službenih osoba u obavljanju službene dužnosti.</p> <p>Lijep pozdrav, Mislav Domić</p>		
75	Roditelji u akciji - Roda	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 25.	<p>U našoj dugogodišnjoj praksi informiranja, educiranja i podrške roditeljima, ali i suradnje s policijskim postajama u akcijama "na cesti" uvidjeli smo koliko je važno da je zakon jasan, da beskompromisno štiti djecu, ali i da se provodi tj. da se roditelje-vozače upozorava i kažnjava. Obzirom na moguće probleme pri tumačenju odredbi Članka 163. predlažemo sljedeće promjene:</p> <p>Stavak 4 – termin "posebnoj/e" u kontekstu termina "sigurnosna sjedalica" koristi se samo u odlomku 4 što može dovesti do pomutnje kroz mogući zaključak da se u odlomku 4 govori o specifičnim sigurnosnim sjedalicama za razliku od onih u drugim odlomcima stoga ga treba maknuti i u ovom odlomku, a nedostaje spomen postolja kojeg bi trebalo uvrstiti i ovdje. Osim toga formulacija samog članka sugerira da djeca moraju biti smještena u sigurnosne sjedalice/postolja suprotno načinu kojie je odredio proizvođač. Stavak bi mogao glasiti:</p> <p>(4)Vozač motornog vozila za prijevoz osoba koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i vozila za prijevoz tereta u kojima su ugrađeni sigurnosni</p>	Nije prihvaćen	<p>Odredbe ovog članka usklađene su s odredbama Direktive 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.).</p>

pojasevi dužan je prevoziti djecu nižu od 150 centimetara u sigurnosnim sjedalicama/postolju koja su za vozilo pričvršćene sigurnosnim pojasom vozila ili posebnim kopčama u vozilu i u skladu sa načinom koji je odredio proizvođač sigurnosne sjedalice/postolja. Stavak 6 ne pruža dovoljnu zaštitu djece starije od 3 godine pa predlažemo da se ovdje regulira zabrana prijevoza djece u motornom vozilu u kojem nisu ugrađeni sigurnosni pojasevi. Kako su se pojavile vrste sustava sigurnosnog vezivanja djeteta bez oznake važećih regulativa (UNECE R44 i R129) predlažemo da se i u zakonu navede kako sigurnosne sjedalice i postolja moraju biti propisana i atestirana, po primjeru homologirane kacige za vozače mopeda i motocikla.

76	Pravobranitelj za djecu RH	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 25.	Predlažemo da se odredba članka 163. ZSPC nadopuni na način da se regulira zabrana prijevoza djece u motornom vozilu u kojem nisu ugrađeni sigurnosni pojasevi. Držimo da odredba stavka 8. članka 163. ZSPC ne pruža dovoljnu zaštitu djece starije od tri godine. Nadalje, podržavamo povećavanje iznosa novčane kazne za svaki oblik nepropisnog prijevoza djece kao i predloženo razdvajanje kaznenih odredbi za	Nije prihvaćen	Prijedlog za zabranu prijevoza djece u motornom vozilu u kojem nisu ugrađeni sigurnosni pojasevi je odbijen, jer to ne bi bilo u skladu s odredbama Direktive 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.). Pitanje
----	----------------------------	--	--	----------------	--

prekršaje iz članka 163. ZSPC radi zasebnog praćenja nepropisnog prijevoza djece. Pored povećavanja iznosa novčane kazne za svaki oblik nepropisnog prijevoza djece, zalažemo se da se, uz svako izricanje prekršajnih pravnih sankcija zbog nepropisnog prijevoza djece motornim vozilima uvede obveza izvještavanja nadležnog centra za socijalnu skrb radi poduzimanja mjera iz njihove nadležnosti. Držimo da bi ova „mjera“ zasigurno dodatno pridonijela zaštiti djece s obzirom na činjenicu da je upravo nepropisan prijevoz djece u vozilima poseban problem te pored prekršajne sankcije, zahtjeva i intervenciju iz domene obiteljsko-pravne zaštite djece (djecu često nepropisno prevoze roditelji i drugi članovi obitelji). Zalažemo se da se uvede obveza izvještavanja nadležnog centra za socijalnu skrb i u slučajevima zaticanja djece koja protivno odredbama iz ZSPC upravljaju osobnim automobilom, mopedom, motociklom, traktorom i teretnim vozilom, zatim u slučajevima zaticanja djece biciklista koja u prometu upravljaju biciklima protivno odredbi članka 215. ZSPC, stavak 1. i 2. te bez propisane opreme (kacige, svjetla, reflektirajuće opreme) ili se nepropisno prevoze na biciklima, mopedu ili

obavještavanja centara za socijalnu skrb u slučajevima sumnje na neadekvatnu skrb o djeci regulirana je drugim propisima.

			<p>motociklu te djece pješaka koja se noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti kreću kolnikom, a nisu označena nekim izvorom svjetlosti ili reflektirajućom materijom.</p>		
77	Denis Peloz	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 25.</p>	<p>Bez namjere ulaska u polemiku o visini kazne zbog nekorisćenja ili nevezanja pojasa problem ima i drugu stranu. Osim što je to uistinu pitanje vlastite sigurnosti i odgovornosti ne treba zanemariti pitanje posljedica kroz stupanj povreda koje mogu nastati vezivanjem ili nevezivanjem. Ukoliko se osim intervencije HMP i zbrinjavanja kasnije, posljedice liječenja i rehabilitacije unesrećnih vozača ili putnika obavljaju na teret javnog fonda zdravstvenog osiguranja, tada je to zajednički, a ne individualni problem. Osiguravajuća društva iz nekog razloga čini mi se ostaju izvan radnih skupina za izradu zakona unatoč značajnom financijskim rashodima za isplate materijalnih i nematerijalnih šteta.</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>U praksi se je pokazalo da novčane kazne za nekorisćenje sigurnosnog pojasa, koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činenja prekršaja. Aktualnim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa jedan od zadanih kvantitativnih ciljeva je doseganje 98 postotnog korištenja sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u vozilima. Relevantno istraživanje provedeno u sklopu provođenja spomenutog Nacionalnog programa, pokazalo je da se u Hrvatskoj sigurnosnim pojasom veže po 61% vozača i suvozača, a putnika na stražnjim sjedalima samo 13,9%. U isto vrijeme, prilikom ispadanja iz vozila zbog nevezanja sigurnosnim pojasom, prosječno godišnje smrtno strada gotovo 30 sudionika prometnih nesreća te se s velikom sigurnošću može reći da bi u Hrvatskoj bilo</p>

78	Josip Vinković	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 25.</p>	<p>Kazna za pojas nepotrebno mijenjana. Onaj koji se ne veže ugrožava vlastitu sigurnost i njegov je problem hoće li se vezati ili ne. Onaj tko svjesno riskira vlastitu sigurnost ne bi se trebao kažnjavati nikako. To je kao da se svi koji skaču padobranom kazne ako nemaju još nekog da skoči s njima da bi im pomogao ako imaju problema s padobranom. Glupost.</p>	<p>Nije prihvaćen</p>	<p>čak 10% manje poginulih kada bi dosegli zacrtani cilj Nacionalnog programa vezan za korištenje sigurnosnih pojaseva.</p> <p>Osobe u motornim vozilima koje ne koriste sigurnosni pojas ugrožavaju ne samo sebe već i druge putnike u vozilu. Također, posljedice koje nastaju u prometnoj nesreći mogu biti bitno drugačije ovisno o činjenici jesu li svi putnici bili vezani sigurnosnim pojaskom. U praksi se je pokazalo da novčane kazne za nekorisćenje sigurnosnog pojasa, koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činenja prekršaja. Aktualnim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa jedan od zadanih kvantitativnih ciljeva je dosezanje 98 postotnog korištenja sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u vozilima. Relevantno istraživanje provedeno u sklopu provođenja spomenutog Nacionalnog programa, pokazalo je da se u Hrvatskoj sigurnosnim pojaskom veže po 61% vozača i suvozača, a putnika na stražnjim sjedalima</p>
----	----------------	---	--	-----------------------	--

79	DAMIR MAJER	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 25.	Za pojas kazna 1000 kuna. Čiju sigurnost ugrožava onaj tko se ne veže osim vlastitu.. Ovo je urađeno samo zato kada se sve mjenja ajmo onda i ovo...	Nije prihvaćen	<p>samo 13,9%. U isto vrijeme, prilikom ispadanja iz vozila zbog nevezanja sigurnosnim pojasom, prosječno godišnje smrtno strada gotovo 30 sudionika prometnih nesreća te se s velikom sigurnošću može reći da bi u Hrvatskoj bilo čak 10% manje poginulih kada bi dosegli zacrtani cilj Nacionalnog programa vezan za korištenje sigurnosnih pojaseva.</p> <p>Osobe u motornim vozilima koje ne koriste sigurnosni pojas ugrožavaju ne samo sebe nego i druge putnike u vozilu. Također, posljedice koje nastaju u prometnoj nesreći mogu biti bitno drugačije ovisno o činjenici jesu li svi putnici bili vezani sigurnosnim pojasom. U praksi se je pokazalo da novčane kazne za nekorištenje sigurnosnog pojasa, koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja. Aktualnim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa jedan od zadanih kvantitativnih ciljeva je dosezanje 98 postotnog korištenja sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u</p>
----	-------------	--	--	----------------	---

80	Hrvatski Crveni križ	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 26.	Članak 175. stavak 1. mijenja se tako da glasi: (1) Sudionik u prometnoj nesreći u kojoj je netko izgubio život ili je ozlijeđen, dužan je: - ostati na mjestu prometne nesreće, uz iznimku da se može privremeno udaljiti radi pružanja pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći koristeći valjanu kutiju prve pomoći „HRN1112“ na način propisan u Podsjetniku za pružanje prve pomoći koji je sastavni dio kutije, ukoliko mu je samom potrebna liječnička pomoć te radi obavještanja policije, - poduzeti sve što je u	Nije prihvaćen	vozilima. Relevantno istraživanje provedeno u sklopu provođenja spomenutog Nacionalnog programa, pokazalo je da se u Hrvatskoj sigurnosnim pojasom veže po 61% vozača i suvozača, a putnika na stražnjim sjedalima samo 13,9%. U isto vrijeme, prilikom ispadanja iz vozila zbog nevezanja sigurnosnim pojasom, prosječno godišnje smrtno strada gotovo 30 sudionika prometnih nesreća te se s velikom sigurnošću može reći da bi u Hrvatskoj bilo čak 10% manje poginulih kada bi dosegli zacrtani cilj Nacionalnog programa vezan za korištenje sigurnosnih pojaseva. Smatramo da ovu materiju ne treba regulirati odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Naime, sadržaj obavezne opreme vozila propisuje se podzakonskim propisom (Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama), a ne zakonom. Neposjedovanje odnosno nesukladnost kutije prve pomoći nije razlog zbog kojeg vozilo ne bi moglo proći tehnički, pa posljedično, nema racionalnog razloga da postoji novčana
----	----------------------	--	--	----------------	---

njegovoj moći da se otklone nove opasnosti koje mogu nastati na mjestu prometne nesreće, omogućiti normalan tok prometa te da nastoji da se ne mijenja stanje na mjestu prometne nesreće i da se sačuvaju postojeći tragovi, uz uvjet da poduzimanje tih mjera ne ugrožava sigurnost prometa,
- obavijestiti najbližu policijsku upravu ili policijsku postaju o prometnoj nesreći i vratiti se na mjesto prometne nesreće i sačekati dolazak ovlaštene osobe koja obavlja očevid.

Obrazloženje:

Smatramo da se na ovaj način osigurava postojanje kutije prve pomoći u vozilu koja je opskrbljena materijalom za pružanje prve pomoći sukladno hrvatskoj normi HRN1112. U navedenoj normi točno je preciziran materijal i pribor koji je nužan za osnovne postupke prve pomoći na cesti te na taj način omogućavamo da se pomoć pruža na najbolji mogući način. Sastavni dio kutije je i Podsjetnik za pružanje prve pomoći koji u trenucima potrebe za brzom reakcijom i osobama koje su pod stresom daje smjernice kako i što napraviti da se pruži pomoć na siguran i pravilan način, izbjegavajući tako da ozljede zadobivene u nesreći završe smrtno ili se pretvore u trajni problem koji rezultira invaliditetom.

kazna za nedostatak, koji se ne smatra i ne dovodi do tehničke neispravnosti vozila. Povrh toga, postoje kutije prve pomoći koje nisu sukladne normi HR1112, ali se koriste u vozilima registriranim na području EU i hrvatski rezidenti mogu steći vlasništvo i takvih vozila s tim kutijama prve pomoći. Bilo bi apsurdno tvrditi da neko vozilo, samo zbog činjenice da nema kutiju prve pomoći sukladnu normi HR1112 nije tehnički ispravno, odnosno ne može se registrirati, ne smije se koristiti na području RH ili da se može kazniti vozača takvog vozila, a isto to vozilo uredno može biti registrirano i koristiti se u nekoj drugoj državi članici.

81	igor baruškin	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 26.	nepotrebno je izricati zabranu od 12 mjeseci.treba se uvesti pojam lakše ili teže prometne nezgode.dogodit će se da netko slučajno ogrebe drugi auto pa da se suoči sa velikom kaznom.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje
82	Novak doo	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 27.	Podržavamo izmjene Članak 176. stavak (5) te dopunu stavkom (6) i stavkom (7). Često se događa da vozači koji su oštetili drugo vozilo u kojemu nema vozača ne ostavljaju svoje podatke ili ne popune Europsko izvješće i napuste mjesto prometne nesreće mada je vidljivo da šteta na vozilu nije veća od predložene novčane kazne , dodanim stavkom (6) zaštitna mjera mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od 6 mjeseci te stavak (7) upis u evidenciju tri negativna boda , zasigurno će pridonijeti ostavljanja podataka .	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
83	Domagoj Pavošević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 29.	Predlažem da se vremensko razdoblje obvezne zimske opreme na određenim zimskim dionicama (15.11. do 15.4.) poravna s vremenskim razdobljem obveznog paljenja kratkih ili dnevnih svjetala (ukoliko ne vratite odredbu o obveznim svjetlima tijekom cijele godine, što bi bilo bolje).	Nije prihvaćen	Pitanje vremenskog razdoblja obavezne upotrebe zimske opreme na pojedinim dionicama je regulirano podzakonskim aktom, dok je na zakonskoj razini propisana obavezna upotreba zimske opreme kada na cesti vladaju zimski uvjeti.
84	Pravobranitelj za djecu RH	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA	Predlažemo da se stavkom 196. ZSPC uvede zabrana pušenja za vozača vozila za vrijeme vožnje te	Nije prihvaćen	Ne smatramo da postoje dovoljno jaki argumenti niti kriteriji za takvu regulaciju.

		CESTAMA, Članak 30.	sankcija za kršenje ove zabrane. Naime, pušenje vozača vozila za vrijeme vožnje te radnje vezane za pušenje također predstavljaju bitnu distrakciju odnosno skretanje pozornosti s vožnje. Slažemo se da korištenje mobilnih uređaja, ali i raznih audio-vizualnih naprava znatno smanjuje koncentraciju i pažnju svih sudionika u prometu, naročito vozača motornih vozila i bicikla, ali i pješaka kada se nalaze u rizičnim situacijama u prometu (npr. željezničko cestovni prelazi). Zbog toga predlažemo da se na odgovarajući način zakonom predvidi i zaštita svih sudionika u prometu uključujući bicikliste i pješake.		
85	DAMIR MAJER	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 30.	Ovo podržavam ... ali gdje su pušači koji isto tako prilikom vađenja cigarete i paljenja iste ugrožavaju druge sudionike prometa...	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
86	Pravobranitelj za djecu RH	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 32.	Predlažemo poduzimanje aktivnosti kako bi se zakonom ili podzakonskim propisom uvela obveza ugradnje uređaja za kontrolu alkoholiziranosti vozača u motorna vozila kojima se organizirano prevoze djeca.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
87	Novak doo	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 33.	a	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
88	Novak doo	PRIJEDLOG ZAKONA	Članak 208 . dodani	Nije	Ovo pitanje neće se

		<p>O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 34.</p>	<p>stavak (6) prihvaćamo uz dodatak da je stručna organizacija dužna snimljene podatke dati na uvid svakom kandidatu i autoskoli , ako smatraju da ispit nije dobro ocijenjen .</p> <p>Uvođenje audio-video snimanja tijekom provedbe vozačkog ispita prihvaćamo ukoliko je to dozvoljeno ostalim Zakonima , na taj način se može vidjeti dali su standardi i kriteriji provedbe vozačkih ispita ujednačeni u svim ispitnim mjestima , a posebno transparentnost ispita prema kandidatima kao i stručnim osobama autoškole a što smatramo da jest cilj uvođenja snimanja ispita iz UV.</p>	<p>prihvaćen</p>	<p>regulirati odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, već će podzakonskim propisom biti reguliran način ostvarivanja uvida u snimke.</p>
89	HGK	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 34.</p>	<p>Udruženje autoškola HGK predlaže dopuniti ovaj članak iz razloga što je nužno uzeti u obzir činjenicu da će prilikom provedbe ispita audio snimanjem unutar vozila biti zabilježena i komunikacija ispitivača, osim s kandidatom-ispitanikom i s instruktorom vožnje. Nadalje, unatoč predviđenom pravilniku kroz podzakonski akt treba obvezno zadovoljiti uvjet transparentnosti s pravom kandidata-ispitanika i instruktora vožnje na neposredni ili naknadni uvid u audio-video snimku u slučaju podnošenja prigovora ili žalbe. U konačnici je predmet snimanja kandidat-ispitanik koji u cijelosti podmiruje sve naknade i usluge.</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>Primljeno na znanje.</p>

PRIJEDLOG ZAKONA
O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA,
Članak 34.

AV SNIMANJE ISPITA -
"Članku 208. dodaje se
stavak 6. o AV snimanju
ispita iz UV"
Podržavamo izmjene
zakona kojima se uvodi
AV snimanje ispita iz
Upravljanja vozilom i to
prvenstveno IZ
NAČELNIH RAZLOGA
jer time podržavamo
pravo naših polaznika na
poboljšanje uvjeta i
ujednačavanje kriterija
kod polaganja vozačkog
ispita.
Tema AV snimanja ispita
za autoškole nije od
izravne važnosti jer
autoškola, odnosno
instruktor vožnje ni na
koji način ne sudjeluje
aktivno u ispitu, i što je
najvažnije, ta je
zakonska odredba za
autoškole financijski
neutralna.
Instruktor je za vrijeme
ispita prisutan u vozilu
isključivo u svrhu
intervencije u slučaju
opasnosti od prometne
nezgode. Jedino što
izravno povezuje
autoškole sa snimanjem
ispita jest činjenica da se
kamere postavljaju u
vozilo koje je u
vlasništvu autoškole, što
se smatramo može
regulirati pravilnikom.

E-UVJERENJE -
Dosadašnji stavak 7.,
koji postaje stavak 8.,
mijenja se i glasi: „(8)
Ovlaštena stručna
organizacija vodi
evidenciju o položenim
vozačkim ispitima u
elektroničkom obliku.“
Ovdje želimo naglasiti da
TEMU DIGITALIZACIJE
CJELOKUPNOG
PROCESA STJECANJA
VOZAČKE DOZVOLE

Nije
prihvaćen

Svrha uvođenja
audio/vizualnog
snimanja ispita iz
nastavnog predmeta
Upravljanja vozilom
ogleda se u
mogućnosti praćenja
provedbe ispita,
nadzora rada
ovlaštenog ispitivača,
kao i utvrđivanja
objektivnih činjenica
koje su prethodile
rezultatu ispita.
Suočeni s činjenicom
da je prema sadašnjoj
praksi nemoguće
provjeriti navode
kandidata koji su
nezadovoljni
rezultatom ispita, te
navode u
prigovorima/žalbama
uloženim nakon
provođenja ispita,
uvođenje
audio/vizualnog
snimanja omogućit će
točno i objektivno
utvrđivanje
relevantnih činjenica u
postupku polaganja
vozačkog ispita.
Pitanje digitalizacije
proceduralnih radnji
pri stjecanju vozačke
dozvole reguliran je
drugim propisima.

smatramo daleko važnijom, i za autoškole i za polaznike, od teme audio-vizualnog (AV) snimanja ispita iz Upravljanja vozilom. Smatramo da bi bilo izuzetno korisno kada bi stručni nositelj iskoristio ove izmjene zakona da SADA OSIGURA PRAVNI OKVIR ZA UVOĐENJE DIGITALIZACIJE u cjelokupni proces stjecanja vozačke dozvole, a ne samo za završni dio e-Uvjerenje. Jer digitalizacija i ovog segmenta javnog prostora jest neminovna - obzirom da smo kao članica EU obvezni primjenjivati EU uredbe, a Uredba EU PARLAMENTA I VIJEĆA od 3.10.2018. o uspostavi jedinstvenog digitalnog pristupnika stupila je na snagu 11. prosinca 2018. svakako ćemo biti obvezni primjenjivati je.

Naš prijedlog PROJEKTA E-VOZAČKA koji predstavlja projekt digitalizacije CJELOKUPNOG procesa stjecanja vozačke dozvole, uključuje: E-UPISNICU, odnosno digitalizaciju unosa osobnih podataka kod upisa u autoškolu na osposobljavanje iz dva nastavna predmeta i upisa u Crveni križ na treći nastavni predmet (već postoji u e-sustavu "HAK-Vozački ispiti" kao e-aplikacija "Matična knjiga", unos sada obavljaju isključivo

autoškole a trebali bi građani, dok autoškole samo u dijelu o provedenom osposobljavanju) te E-PRIJAVNICU koja predstavlja digitalizaciju prijave i odjave ispita stručnoj organizaciji te digitalni pristup informacijama o rezultatima i o terminima ispita (već postoji u e-sustavu "HAK-Vozački ispiti" kao e-aplikacija "Ispiti", unos prijava sada obavljaju isključivo autoškole a trebali bi građani, dok stručna organizacija samo u dijelu o provedenim ispitima), i na kraju ono što je ovim zakonom predloženo, E-UVJERENJE kao zadnji dokument kojim se potvrđuje da je osoba položila ispit iz Upravljanja vozilom i da joj se može izdati vozačka dozvola, i koji stručna organizacija dostavlja nadležnom ministarstvu (stručna organizacija radi na razvoju aplikacije, unos podataka obavlja stručna organizacija).

U ovom zakonu predloženo e-Uvjerenje jest elektronička isprava koja će kolati SAMO između dva državno javna tijela, HAK-a i MUP-a, te kao takav ne bi ni građanima niti gospodarstvu donio konkretne benefite, za razliku od CJELOVITE E-VOZAČKE koja bi obuhvaćala cijeli proces, počevši od e-Upisnice preko e-Prijavnice do e-Uvjerenja, koje bi građanima donijele brz i

jednostavan postupak
upisa na
osposobljavanje i
jednostavan i
transparentan postupak
prijavljivanja ispita, a
poduzetnicima, odnosno
autoškolama značajne
financijske uštede.
Uvođenjem digitalizacije
autoškole bi prestale
obavljati brojne
besplatne poslove za
druge - od unosa
osobnih podataka
građana u e-matične
knjige stručne
organizacije, do prijava-
odjava ispita i
obavještanja građana
o terminima ispita, što bi
za autoškole
predstavljalo konkretnu
uštedu u radnim satima
administrativnog osoblja
te uštedu u materijalnim i
telekomunikacijskim
troškovima. Sve te
troškove sada snose
autoškole bez
zakonskog temelja.

Treba naglasiti da je
PROKLAMIRANI CILJ
EU Uredbe o uspostavi
jedinственog digitalnog
pristupnika u potpunosti
iskoristiti prednosti novih
digitalnih alata,
digitalizacijom značajno
povećati potencijal
uštede vremena i
smanjiti troškove nastale
kod dobivanje
informacija i provođenja
administrativnih
postupaka, kako bi se na
jedinственom digitalnom
tržištu osiguralo
slobodno kretanje robe,
osoba, usluga i kapitala,
a pojedinci i poduzeća
mogu nesmetano
pristupati aktivnostima
na internetu i obavljati ih
u uvjetima poštenog

tržišnog natjecanja, uz visoku razinu zaštite potrošača i osobnih podataka.

Našim prijedlogom nastoji se u postupku stjecanja vozačke dozvole osigurati zaštita osobnih podataka i uvesti digitalizacija na način da za građanina koji želi steći vozačku dozvolu prvi korak bude da putem elektroničke aplikacije koja bi bila javno dostupna na mrežnim stranicama za to određene institucije (autoškole, nadležnog ministarstva, sustava e-Građanin ili STRUČNE ORGANIZACIJE - KOJA VEĆ IMA USPOSTAVLJEN PRIKLADAN E-SUSTAV U KOJI PRISTUP ZASAD IMAJU SAMO AUTOŠKOLE, a koji bi se, uz određene preinake i uz odgovarajuću sigurnosnu zaštitu, mogao kao jedinstvena pristupna točka UČINITI DOSTUPNIM GRAĐANIMA koji žele krenuti u postupak stjecanja vozačke dozvole) unese u sustav E-VOZAČKA svoje osobne podatke koji bi ga potom pratili na cijelom putu do stjecanja vozačke dozvole.

Pritom se provodi načelo "SAMO JEDNOM" jer bi jednom uneseni podaci bili strukturirani u strojno čitljivoj formi, prenosivoj i djelljivoj te bi je mogli koristiti svi dionici procesa stjecanja vozačke dozvole, a to su osim pojedinaca,

			građana koji su u fokusu ove EU uredbe o digitalizaciji, i oni koji provode osposobljavanje - autoškole i Crveni križ, i oni koji provode vozačke ispite - stručna organizacija, te oni koji izdaju vozačke dozvole - nadležno ministarstvo. Za osobe nedovoljnih informatičkih znanja radnje potrebne za unos podataka u sustav e-Vozačka može obaviti autoškola koju je građanin odabrao za osposobljavanje, uz dobivanje prethodne privole/zahjeva od strane građanina za unos/prijenos osobnih podataka.		
91	HOK	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 34.		Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
92	Denis Pelozza	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 34.	Izmjenom stavka 7., koji postaje stavak 8., neophodno je uskladiti, izmijeniti ili dopuniti stavak 9., koji postaje stavak 10. obzirom na činjenicu da "izdavanje uvjerenja" zamjenjuje sa "elektronskom evidencijom".	Nije prihvaćen	Oblik uvjerenja (papirnata ili elektronička potvrda) ne mijenja njegov karakter.
93	Pravobranitelj za djecu RH	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 35.	Za područje djelatnosti osposobljavanja svih kandidata za vozače sukladno odredbama ZSPC te u provođenju programa stjecanja početne kvalifikacije i periodične izobrazbe za vozače koji obavljaju cestovni prijevoz putnika sukladno odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prijevozu, preporučamo da se	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

94	Emilio Jauk	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 38.</p>	<p>pojačaju sadržaji i dostupna literatura koji se odnose na aspekt sigurnosti djece u prometu u svojstvu pješaka, putnika i vozača, s naglaskom na odgovornost odraslih za sigurnost djece u prometu zbog razvojnih ograničenja djece. Potrebno je utvrditi obvezu obrazovanja, sadržaj i obujam programa. Ovo se odnosi na sve kategorije vozača, a posebno na obrazovanje vozača koji sudjeluju u prijevozu školske djece, koji osim znanja o navikama i potrebama djece kao korisnika prijevoza trebaju usvojiti i znanja o primjerenosti komunikaciji, načinu komunikacije s djecom te rješavanju eventualnih problema tijekom prijevoza djece.</p> <p>U članku 222. stavak 2. mijenja se i glasi: „(2) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B, BE, F i G kategorije izdaje se s rokom važenja od 10 godina, a najduže do 75. godine života vozača. Prilikom produljenja vozačke dozvole, vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu ali, te je isti lječnički pregled besplatan za vozača ako je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana i prilikom produljenja vozačke dozvole</p>	Nije prihvaćen	<p>Smatramo da je granicu za obavezni zdravstveni pregled potrebno propisati na 67 godina života. Naime, vozači s navršениh 67 godina života i stariji čine 9,1% vozačke populacije u Republici Hrvatskoj i ima ih 237.802 (podaci na dan 31.12.2018. godine). Prema statističkim podacima iz 2017. godine, zabilježeno je da su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 11,7%. Od ukupno 3.974 prometne nesreće u kojima su sudjelovali, izazvali 2.730 prometnih</p>
----	-------------	---	--	----------------	---

nakon 75. godine života vozača."

nesreća, odnosno 68,7%. Posebno je važno naglasiti da su, u tim nesrećama, smrtno stradale 24 osobe, teške tjelesne ozljede zadobile 263 osobe, a lake tjelesne ozljede 891 osoba. Takav trend je nastavljen i u 2018. godini, kada su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 12,3%. Prema statističkim podacima iz 2018. godine, zabilježeno je da su vozači stariji od 67 godina, od ukupno 4.117 prometnih nesreća u kojima su sudjelovali, izazvali njih 2.819, odnosno 68,5%. Ujedno, važno je naglasiti da su u tim nesrećama smrtno stradale 32 osobe, teško ozlijeđeno 238 osoba, a lakše je ozlijeđeno 890 osoba. Potrebno je, također, naglasiti da ukupan broj registriranih vozača ne znači i ukupan broj stvarno prisutnih vozača u prometu. Sve osobe koje posjeduju vozačku dozvolu, a starije su od 67 godina, ne sudjeluju u prometu u svojstvu vozača, iz različitih razloga (ne posjeduju više vozilo, ne voze zbog zdravstvenog stanja, socijalnog statusa, itd.). Osim toga i kad sudjeluju kao vozači u prometu, voze rjeđe od drugih dobnih skupina te prelaze manje udaljenosti.

95	Ante Cicvarić	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 38.</p>	<p>Ukoliko želite promijeniti ovu odredbu moglo bi se razmisliti i o produljenju važenja vozačke dozvole na 15 godina koja kao takva vrijedi u više zemalja EU. Predlagač zakona nigdje nije prezentirao znanstvenu studiju iz koje bi bilo razvidno da su osobe starije od 67 godina u trenutku produženja vozačke dozvole na razdoblje od 10 godina znatno nesposobnije od osoba koje u trenutku produženja vozačke dozvole imaju 66 godina i po prijedlogu ne bi trebale ići na liječnički. Ovakvom odredbom predlagač zakona narušava ustavnu jednakost građana pred zakonom.</p>	<p>Nije prihvaćen</p>	<p>Vozači s navršenih 67 godina života i stariji čine 9,1% vozačke populacije u Republici Hrvatskoj i ima ih 237.802 (podaci na dan 31.12.2018. godine). Prema statističkim podacima iz 2017. godine, zabilježeno je da su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 11,7%. Od ukupno 3.974 prometne nesreće u kojima su sudjelovali, izazvali 2.730 prometnih nesreća, odnosno 68,7%. Posebno je važno naglasiti da su, u tim nesrećama, smrtno stradale 24 osobe, teške tjelesne ozljede zadobile 263 osobe, a lake tjelesne ozljede 891 osoba. Takav trend je nastavljen i u 2018. godini, kada su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 12,3%. Prema statističkim podacima iz 2018. godine, zabilježeno je da su vozači stariji od 67 godina, od ukupno 4.117 prometnih nesreća u kojima su sudjelovali, izazvali njih 2.819, odnosno 68,5%. Ujedno, važno je naglasiti da su u tim nesrećama smrtno stradale 32 osobe, teško ozlijeđeno 238 osoba, a lakše je ozlijeđeno 890 osoba. Potrebno je, također, naglasiti da ukupan broj registriranih vozača ne znači i ukupan broj stvarno</p>
----	---------------	---	---	-----------------------	---

					prisutnih vozača u prometu. Sve osobe koje posjeduju vozačku dozvolu, a starije su od 67 godina, ne sudjeluju u prometu u svojstvu vozača, iz različitih razloga (ne posjeduju više vozilo, ne voze zbog zdravstvenog stanja, socijalnog statusa, itd.). Osim toga i kad sudjeluju kao vozači u prometu, voze rjeđe od drugih dobnih skupina te prelaze manje udaljenosti.
96	Sindikata umirovljenika Hrvatske	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 38.	Sindikata umirovljenika Hrvatske i Matica umirovljenika Hrvatske, kao udruge koje predstavljaju i 212.000 vozača starijih od 67 godina, traže da članak 222. stavak 2. ostave kako je to trenutno važeće te definirano u Izmjenama i dopunama Zakona u Narodnim novinama 64/2015, i to: »(2) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B, BE, F i G kategorije izdaje se s rokom važenja od 10 godina. Prilikom produljenja vozačke dozvole vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača u slučaju kada je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana.« Obrazloženje: Do ovakve formulacije došlo se nakon pomnog promišljanja i pokušaja triju izmjena od 2008. godine do danas, nakon	Nije prihvaćen	Vozači s navršениh 67 godina života i stariji čine 9,1% vozačke populacije u Republici Hrvatskoj i ima ih 237.802 (podaci na dan 31.12.2018. godine). Prema statističkim podacima iz 2017. godine, zabilježeno je da su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 11,7%. Od ukupno 3.974 prometne nesreće u kojima su sudjelovali, izazvali 2.730 prometnih nesreća, odnosno 68,7%. Posebno je važno naglasiti da su, u tim nesrećama, smrtno stradale 24 osobe, teške tjelesne ozljede zadobile 263 osobe, a lake tjelesne ozljede 891 osoba. Takav trend je nastavljen i u 2018. godini, kada su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 12,3%. Prema statističkim podacima

što je svaki put provedena široka rasprava.

Prvo, protivimo se da se izjednačavaju starost i bolest, a pogotovo zato što se u pozadini najnovije inicijative za obvezne plaćene zdravstvene preglede za starije vozače, nalazi liječnički lobi medicine rada kao interesna skupina privatnika u zdravstvu čiji je neposredni financijski interes uvođenje obveznih zdravstvenih pregleda.

Drugo, iako se izrijeком u odnosnom članku ne navodi da će rečeni pregleda obavljati liječnik medicine rada, iz prakse i drugih članaka istog Zakona proizlazi da bi se time suvišno dupliciralo sada postojeće vrlo dobro rješenje iz članka 233. Zakona kojim se propisuje obveza specijaliziranog liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača, kao i izabranog liječnika primarne zdravstvene zaštite, upozoriti bolesnika o njegovoj nesposobnosti za vožnju, te o istome obavijestiti policijsku upravu ili postaju prema mjestu stalnog prebivališta ili boravište. Treće, držimo logičnim prema slovu Zakona da pacijenta pregledava i prosuđuje o njegovoj sposobnosti za vožnju samo njegov izabrani liječnik, koji zna njegove bolesti i terapije, a ne da se pod izlikom jačanja sigurnosti u prometu zapravo ugrožava ta sigurnost mogućnošću

iz 2018. godine, zabilježeno je da su vozači stariji od 67 godina, od ukupno 4.117 prometnih nesreća u kojima su sudjelovali, izazvali njih 2.819, odnosno 68,5%. Ujedno, važno je naglasiti da su u tim nesrećama smrtno stradale 32 osobe, teško ozlijeđeno 238 osoba, a lakše je ozlijeđeno 890 osoba. Potrebno je, također, naglasiti da ukupan broj registriranih vozača ne znači i ukupan broj stvarno prisutnih vozača u prometu. Sve osobe koje posjeduju vozačku dozvolu, a starije su od 67 godina, ne sudjeluju u prometu u svojstvu vozača, iz različitih razloga (ne posjeduju više vozilo, ne voze zbog zdravstvenog stanja, socijalnog statusa, itd.). Osim toga i kad sudjeluju kao vozači u prometu, voze rjeđe od drugih dobnih skupina te prelaze manje udaljenosti.

da pacijent „kupi“ svoju potvrdu o sposobnosti za vožnju.

Četvrto, postojeće rješenje kojim se „od oka“ želi propisati da je dob kad vozač postaje ugroza u prometu utvrđena na 67 godina provizorna, jer se kao i u prethodnim pokušajima, nije zasnivala ni nikakvim statističkim pokazateljima ili istraživanjima, a niti postoje odgovarajući podaci kojima bi se dokazalo da je u ijednoj sudskoj presudi kao uzrok prometnih nesreća navedena starost ili bolest. Takvo navođenje dobi treba izbjeći i po uzoru na zemlje koje uvjet dobi niti ne spominju (npr. Njemačka, Belgija, Francuska). U zemljama u kojima se limit dobi propisuje, to se dokumentira liječničkom potvrdom osobnog liječnika ili osobnom izjavom o sposobnosti za vožnju, a ne zahtijeva se posebni zdravstveni pregled.

Peto, u novom prijedlogu uopće nije jasno na koje se vrijeme produljuje vozačka dozvola vozačima starijim od 67 godina. Ako se misli na 10 godina onda je formulacija vrlo loša, a ovako se ostavlja prostor prosudbi kako bi većina starijih od 67 godina dobila liječničko uvjerenje s valjanošću od godine dana pa bi izdatak za liječničko uvjerenje bio redovan godišnji izdatak. S obzirom da 53 posto umirovljenika ima

mirovine niže od hrvatske linije siromaštva (2.321 kn), odnosno čak 98% ih prima mirovinu manju od prosječne plaće, riječ je o nerazumnoj socijalnoj politici, koja će izazvati nemir i nezadovoljstvo kod starije populacije. Šesto, u svim analizama se potvrđuje da su glavni uzroci prometnih nesreća prebrza vožnja i alkohol, a vozači s duljim vozačkim iskustvom (dakle, stariji vozači) najmanje su uzrokovali nesreće. Poslužimo li se službenim statističkim podacima MUP-a RH objavljenom u njihovom biltenu s analizom za cijelu 2017. godinu, u Hrvatskoj ima registrirano 2.337.087 vozača, od čega je 282.045 vozača starijih od 65 godina. To znači da je u Republici Hrvatskoj ukupno 12,06 posto vozača starijih od 65 godina, a taj broj pokazuje trend rasta zbog općeg starenja populacije i masovnog iseljavanja mladih. Vozači stariji od 65 godina skrivili su 10,5 posto nesreća, što znači da su ih skrivili manje od svog udjela u ukupnom broju vozača. Nadalje, vozači stariji od 65 godina su skrivili 9,8 posto nesreća u kojima je bilo poginulih osoba, a to je još manje od njihovog udjela u ukupnom broju vozača što ukazuje na zaključak da stariji vozači NISU RIZIČNA SKUPINA.

Iz svega navedenog

			zaključujemo kako je NEPOTREBNA I ŠTETNA izmjena u zakonu kojom bi se uveo uvjet dobi od 67 godina, odnosno bilo kakav uvjet starosne dobi za vozače pri produljenju vozačke dozvole. Predlaže se stoga da se u tom dijelu Zakon NE MIJENJA.		
97	Vladimir Benceković	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 38.	Predlažem neka članak 222. stavak 2. ostane kako je to definirano u Izmjenama i dopunama u Narodnim novinama 64/2015: »(2) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B, BE, F i G kategorije izdaje se s rokom važenja od 10 godina. Prilikom produljenja vozačke dozvole vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača u slučaju kada je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana.«. (Do ovakve formulacije došlo se nakon tri izmjene od 2008. godine) Kao prvo, u novom prijedlogu uopće nije jasno na koje se vrijeme produljuje vozačka dozvola vozačima starijim od 67 godina. (ako se misli na 10 godina onda je formulacija vrlo loša) Kao drugo, dok u Zakonu postoje odredbe iz članka 231. (izvanredni nadzorni zdravstveni pregled) i 233. stavak 3. (obveza izabranog liječnika) zaista nema potrebe za liječničkim uvjerenjem prilikom produženja	Nije prihvaćen	Vozači s navršenih 67 godina života i stariji čine 9,1% vozačke populacije u Republici Hrvatskoj i ima ih 237.802 (podaci na dan 31.12.2018. godine). Prema statističkim podacima iz 2017. godine, zabilježeno je da su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 11,7%. Od ukupno 3.974 prometne nesreće u kojima su sudjelovali, izazvali 2.730 prometnih nesreća, odnosno 68,7%. Posebno je važno naglasiti da su, u tim nesrećama, smrtno stradale 24 osobe, teške tjelesne ozljede zadobile 263 osobe, a lake tjelesne ozljede 891 osoba. Takav trend je nastavljen i u 2018. godini, kada su u ukupnom broju svih prometnih nesreća sudjelovalo s oko 12,3%. Prema statističkim podacima iz 2018. godine, zabilježeno je da su vozači stariji od 67 godina, od ukupno 4.117 prometnih nesreća u kojima su sudjelovali, izazvali njih 2.819, odnosno

			vozačke dozvole osobama starijim od 67 godina. Nije dobro opteretiti sa takvim izdatkom umirovljenike u trenutka kada nas 98 % prima mirovinu manju od prosječne plaće. A i bojim se ako bi ovo bilo usvojeno kako bi većina nas dobila liječničko uvjerenje s valjanošću od godinu dana pa bi izdatak za liječničko uvjerenje bio redovan godišnji izdatak.		68,5%. Ujedno, važno je naglasiti da su u tim nesrećama smrtno stradale 32 osobe, teško ozlijeđeno 238 osoba, a lakše je ozlijeđeno 890 osoba. Potrebno je, također, naglasiti da ukupan broj registriranih vozača ne znači i ukupan broj stvarno prisutnih vozača u prometu. Sve osobe koje posjeduju vozačku dozvolu, a starije su od 67 godina, ne sudjeluju u prometu u svojstvu vozača, iz različitih razloga (ne posjeduju više vozilo, ne voze zbog zdravstvenog stanja, socijalnog statusa, itd.). Osim toga i kad sudjeluju kao vozači u prometu, voze rjeđe od drugih dobnih skupina te prelaze manje udaljenosti.
98	branko spajić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 38.	Ako se uvodi dobna granica, zašto granica od 67 godina života ne postoji i za vozače iz stavka 3 i stavka 4, članka 222. Ovakva odredba samo za određene kategorije je ne održiva. Imam vozačku dozvolu B i C kategorije.	Primljeno na znanje	Vozači iz članka 222. stavka 3. i 4. imaju još stroži režim liječničkih pregleda.
99	Dejan Pastorčić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 39.	Članak 223 je potrebno dopuniti u pogledu prava na upravljanje motornim vozilima u skladu sa ograničenjima utvrđenim na zdravstvenom pregledu i upisanim u liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti vozača (kodovi ograničene uporabe vozila iz Pravilnika o vozačkim	Prihvaćen	Prihvaćen.

dozvolama - NN 2/2019). Trenutnim zakonom, ali i predloženim izmjenama se normativno ne regulira navedeno područje koje je od iznimne važnosti za sposobnost upravljanja motornim vozilima, te prevenciju najtežih posljedica u vidu prometnih nesreća. Moj prijedlog bi u tom smjeru bio, dopuna stavka 2, čl. 223, na način da se na kraju teksta umjesto točke, stavi zarez, te dopiše tekst: " u skladu sa kodovima ograničene uporabe vozila upisanim u vozačku dozvolu." Konačno, cjeloviti tekst stavka 2, čl. 223, bi tada glasio: "Vozač ima pravo upravljati samo onim vozilima i kategorijama vozila koje su upisane u vozačkoj dozvoli, u skladu sa kodovima ograničene uporabe vozila upisanim u vozačku dozvolu". Također, poradi navedenoga, potrebno je dopuniti i stavak 3., članka 223, na način da se na kraju teksta, umjesto točke stavi zarez, te tekst dopuni riječima: "ili ako upravlja vozilima protivno upisanim ograničenjima za uporabu vozila." Ukoliko prijedlog izmjena propisa ne regulira navedeno područje u pogledu zdravstvene ispravnosti vozača te poštivanja ograničenja uporabe vozila iz liječničkog uvjerenja, ali i predvidi odgovarajuću sankciju za nepoštivanje istih, nastat će pravna praznina u primjeni ili

100 HGK

PRIJEDLOG ZAKONA
O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA,
Članak 40.

provedbi podzakonskog
propisa - Pravilnika o
vozačkim dozvolama,
čime će se omogućiti
nepoštivanje ograničenja
iz liječničkog uvjerenja o
zdravstvenoj
sposobnosti vozača, te
sudjelovanje u prometu
rizične skupine vozača
upitne zdravstvene
sposobnosti za
upravljanje motornim
vozilima u prometu na
cestama.

Udruženje autoškola
HGK predlaže brisati
ovaj prijedlog ili
podredno, drukčije ga
formulirati.
Naime, termin: „oduzet
će se vozilo kojim je
upravljao“ nije dovoljno
preciziran, jer to vozilo
može biti u vlasništvu
tvrtke/leasing kuće, koje
mogu koristiti i više
zaposlenika, nužna su
za obavljanje
gospodarskih aktivnosti,
vozila iz durgoročnog
najma, rent a car vozila,
može se raditi o teretnim
vozilima ili autobusima i
slično. Ostaje činjenica
kako odgovorni
prekršitelj može biti
samo osoba. Potrebno je
izbjeći rizike da stvarni
vlasnik ili korisnik vozila
u konačnici imaju ulogu
oštećenika s pravom na
potraživanje naknada po
osnovi šteta ili po bilo
kojoj osnovi, osim u
odnosu na vozača koji je
upravljao vozilom.
Oduzimanja vozila bilo
pravnoj ili fizičkoj osobi u
suprotnosti je s
temeljnim odredbama
Ustava RH, koji u članku
3. propisuje
nepovrjedivost
vlasništva, kao najvišu

Primljeno na
znanje

Kako bi se vozačima
koji uporno ponavljaju
najteže prekršaje
oduzelo sredstvo
počinjenja
prekršajnog djela,
ovim izmjenama
Zakona predviđa se i
mjera privremenog
oduzimanja vozila.
Mogućnost
privremenog
oduzimanja vozila kao
sredstva počinjenja
prekršaja u
cestovnom prometu
ima za cilj dati do
znanja vozaču koji
počini najteže
prekršaje u
ponavljanju (recidivu)
da je vozilo opasno
sredstvo, ukoliko se
ne koristi na primjeren
način. Na ovaj način
se i vlasnike vozila
obvezuje da vozila ne
daju na upotrebu
osobama za koje
prethodno nisu
provjerili njihovu
sposobnost za
upravljanje te
ispunjavanje
određenih uvjeta za
upravljanje vozilom.

			vrjednotu ustavnoga poretka Republike Hrvatske i temelj za tumačenje Ustava.		
101	Auto SL 91 d.o.o. Pula	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 40.	Ukoliko se stavak 7. i stavak 8. usvojen kako je predložio zakonodavac, odnosno ukoliko je takav prijedlog usklađen sa drugim zakonima višeg reda, mora se uzeti u obzir kako se termin "vozilo" odnosi na sve tipove vozila dakle i na vozila C, CE i D kategorije. Poznato je kako sudski postupci do okončanja sudskog spora mogu trajati više mjeseci ili čak više godina nužno je osigurati cijelu logistiku smještaja, odvoza/dovoza, ljudskih resursa, osiguranja i slično, hladnog pogona u čemu mogu nastati znatni troškovi koji će teretiti "gubitnika" u sporu. Mislim da se oduzimanje vozila treba riješiti drugim modelom, možda nužnim privremenim oduzimanjem na 3/7/15/30 dana, ali to opet zahtjeva cijelu logističku operativnu kroz uređena i osigurana smjestašta, skladišta, mrežu vučnih službi za osobni i teretni program. Za sve navedeno potrebno je unaprijed definirati procedure i iznimno precizno sva ta pitanja urediti podzakonskim aktima. Moguća je i obveza provedbe javnog natječaja za outsourcing pružatelje usluga. Hvala na pažnji.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
102	Dejan Pastorčić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I	odredbu stavka 2. je potrebno dopuniti sa	Primljeno na znanje	Predložena je odredba koja će

DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA,
Članak 40.

slijedećim tekstom:
"U cilju provjere
ispunjavanja uvjeta iz
stavka 2 ovog članka,
vlasnik vozila, odnosno
osoba kojoj je vozilo
provjereno, dužna je na
odgovarajući i prikladan
način izvršiti provjeru
ispunjavanja tih uvjeta,
a prije davanja vozila na
upravljanje drugoj osobi"

"U slučaju počinjenja
prekršaja od strane
osobe kojoj je vozilo od
strane vlasnika vozila ili
osobe kojoj je vozilo
povjereno, dato na
upravljanje, a prekršaj je
uzrokovan okolnostima
iz stavka 2. ovog članka
(vožnja prije stjecanja
prava na upravljanja ili
vožnja pod utjecajem
opojnih sredstava), za
pomaganje u počinjenju
prekršaja odgovara i
vlasnik vozila, odnosno
osoba kojoj je vozilo
povjereno".

Također, shodno tome,
potrebno je u zakonski
tekst ugraditi i
odgovarajuću kaznenu
odredbu kojom bi se isto
obuhvatilo kao kažnjivo
ponašanje.

Mišljenja sam kako
postojeća odredba (čl.
229), ali i predložena
izmjena, ne
zadovoljavaju intenciju
zakonodavca i smisao
članka 229, kojim se
između ostaloga htjelo
obuhvatiti ponašanje
kojim bi se sprječilo da
neovlaštene osobe (koje
nemaju pravo upravljati
vozilom) upravljaju
vozilom u prometu te
čine opasne i bezobzirne
prometne prekršaje i
prometne nesreće.
Predloženim dopunama
zakonske odredbe čl.

omogućiti provjeru
statusa vozačke
dozvole u realnom
vremenu, čime se
eliminiraju prigovori
vezani za
neznanje/zabludu itd.

229, olakšalo bi se postupanje policije i tužiteljstva u dijelu utvrđivanja prekršajne ili kaznene odgovornosti počinitelja, tj. pojačala svijest počinitelja o protupravnosti djela. Ovo posebno iz razloga što u praksi nastaju problemi kod utvrđivanja stvarne prekršajne odgovornosti, te se vlasnici vozila u tim situacijama nerijetko pozivaju na institut zablude ili neznanja, a što im olakšava ovakva predložena zakonska formulacija materijalne odredbe. Obzirom da ponašanje vlasnika vozila (osobe kojoj je vozilo povjereno), u slučaju činjenja prekršaja od strane vozača tog vozila, ulazi u područje pomaganja u počinjenju prekršaja (odredbe Prekršajnog zakona, članak 24., stavak 3 - stavljanje počinitelju na raspolaganje sredstava za počinjenje prekršajnog djela), potrebno je uređenjem predložene zakonske odredbe materijalno i kazнено normirati takvo ponašanje, čime će se u značajnoj mjeri djelovati poticajno na svijest počinitelja o protupravnosti takvog ponašanja i mogućim posljedicama koje iz toga proizlaze.

103	Josip Vinković	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 40.	Oduzimanjem vozila se apsolutno ništa ne postiže. Uvijek počinitelj prekršaja može iznajmiti ili posuditi vozilo. Smatram da se ovime stvara još i veći problem oko čuvanja i	Primljeno na znanje	Ova mjera je predložena kako bi se vozačima koji uporno ponavljaju najteže prekršaje privremeno oduzelo sredstvo počinjenja prekršajnog djela.
-----	----------------	--	---	---------------------	--

104 Zlatko Hasić

PRIJEDLOG ZAKONA
O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA,
Članak 40.

skladištenja oduzetih vozila. Također se ovime ugrožava sigurnost na cestama jer će netko radije kupiti 25 godina staro vozilo za 2000 kn i voziti dok mu se njegovo ne vrati, a s obzirom da je to vozilo vrlo vjerojato u upitnom stanju ugrožavaju se svi. Također, ova odredba je u protuustavna i kome god da se oduzme vozilo sve to pada na ustavnom sudu.

Upitna ustavnost ove odredbe jer je pravo vlasništvo jedno o temeljnih prava zajamčenih Ustavom RH, gdje se čak i privremenim oduzimanjem građane nedvojbeno ograničava u tom pravu, a problem može biti i ukoliko počinitelj prekršaja nije vlasnik vozila koje mu je oduzeto (posuđeno, leasing, rent a car). Problem je i to što vozilo kojim je počinjen prekršaj nije predmet koji je isključivo namijenjen za činjenje prekršaja i koriste ga npr. drugi članovi obitelji, stvarni vlasnici i sl. kao nužno potrebno prometno sredstvo. Znači, privremenim oduzimanjem vozila od počinitelja prekršaja,

Primljeno na znanje

Mogućnost privremenog oduzimanja vozila kao sredstva počinjenja prekršaja u cestovnom prometu ima za cilj dati do znanja vozaču koji počinji najteže prekršaje u ponavljanju (recidivu) da je vozilo opasno sredstvo, ukoliko se ne koristi na primjeren način. Osim toga, na ovaj način se i vlasnike vozila obvezuje da vozila ne daju na upotrebu osobama za koje prethodno nisu provjerili njihovu sposobnost za upravljanje te ispunjavanje određenih uvjeta za upravljanje vozilom.

Primljeno na znanje.

pravo vlasništvo se može ograničiti i nekoj drugoj fizičkoj ili pravnoj osobi (stvarnom vlasniku), čime bi se država nesporno izložila tužbama za naknadu štete od strane tih osoba, koji sa činjenicom da je njihovim vozilom počinjen prekršaj nemaju nikakve veze niti su na to mogli utjecati.

Treba vidjeti i presudu Europskog suda za ljudska prava u Strasbourgu, Vuković protiv Hrvatske od 15.11.2018. g. gdje je R. Hrvatska dužna nadoknaditi štetu podnositelja zahtjeva koja je nastala uslijed dugotrajnog (zbog trajanja kaznenog postupka) zadržavanja njegovog automobila u neodgovarajućim uvjetima skladištenja nakon što ga je zaplijenila policija. Bitno je istaći da prekršajni postupci, za prekršaje gdje je predviđeno oduzimanje vozila sada traju minimalno par mjeseci, a ukoliko uključuju žalbeni postupak i puno duže.

105 Ivan Kraljević

PRIJEDLOG ZAKONA
O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI
PROMETA NA
CESTAMA,
Članak 40.

Za ovakve mjere je prvo potrebno imati efikasan pravosudni sustav. To kod nas ne postoji! Osobno sam 2 (dvije) godine čekao da mi se novčana kazna preinači u opomenu.

Primljeno na znanje

Kako bi se vozačima koji uporno ponavljaju najteže prekršaje oduzelo sredstvo počinjenja prekršajnog djela, ovim izmjenama Zakona predviđa se i mjera privremenog oduzimanja vozila. Mogućnost privremenog oduzimanja vozila kao sredstva počinjenja prekršaja u

				cestovnom prometu ima za cilj dati do znanja vozaču koji počinu najteže prekršaje u ponavljanju (recidivu) da je vozilo opasno sredstvo, ukoliko se ne koristi na primjeren način. Na ovaj način se i vlasnike vozila obvezuje da vozila ne daju na upotrebu osobama za koje prethodno nisu provjerili njihovu sposobnost za upravljanje te ispunjavanje određenih uvjeta za upravljanje vozilom.	
106	Ivan Kraljević	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 40.	Gdje će stajati oduzeta vozila? Hoće li svaka PU imati svoj deponij? Postoji li u svakoj PU osigurani prostor ili će se kupovati zemljište? Tko će ih čuvati? Privatna zaštitarska firma ili policija?	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
107	Igor baruškin	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 40.	ne postiže se nikakva svrha oduzimanjem vozila do okončanja postupka. ako nema svoje vozilo vozit će tuđe, od rent a cara ili slično, budući da je cilj prevencija radije upotrijebiti mjeru privremene zabrane upravljanja vozilima apsolutno se ne postiže ništa što će auto negdje stajati i trunuti.	Primljeno na znanje	Mogućnost privremenog oduzimanja vozila, propisuje se kako bi se vozačima koji uporno ponavljaju najteže prekršaje oduzelo sredstvo počinjenja prekršajnog djela. Osim toga, ova mjera ima za cilj dati do znanja vozaču koji počinu najteže prekršaje u ponavljanju (recidivu) da je vozilo opasno sredstvo, ukoliko se ne koristi na primjeren način. Također, na ovaj način se i vlasnike vozila obvezuje da vozila ne daju na upotrebu osobama za koje

					prethodno nisu provjerili njihovu sposobnost za upravljanje te ispunjavanje određenih uvjeta za upravljanje vozilom.
108	Dejan Pastorčić	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 44.	Od zakonodavca nije u redu da propisuje jednak iznos novčane kazne za odbijanje ispitivanja radi utvrđivanja prisutnosti alkohola, droga ili lijekova, kao i za vožnju pod utjecajem alkohola preko 1,50 g/kg. Ovakvim normiranjem visine novčane kazne se potiče odbijanje ispitivanja kod osoba koje su pod značajnim utjecajem alkohola ili opojnih droga, te bi za odbijanje ispitivanja trebalo predložiti strožiju kaznu od one za vožnju pod utjecajem opojnih sredstava.	Nije prihvaćen	Propisani iznos novčane kazne je primjeren (identičan), kao i ostale posljedice koje se vežu uz odbijanje ispitivanja (primjerice gubitak prava iz autoosiguranja).
109	HGK ŽK Split	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 46.	U stavku 9. članka 286. osoba iz stavaka 3. do 6. ovoga članka može ponovo polagati vozački ispit istekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja iz stavaka 3. do 6. ovoga članka, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače. Autoškole se pitaju što ako upišu gore navedenu osobu u autoškolu prije prava na stjecanje, tj. prije proteka roka od dvije godine. Kako će autoškola znati da li osoba koja se želi upisati u autoškolu ima zabranu od dvije godine od dana izvršnosti ili je nema?	Primljeno na znanje	Napominjemo da, posljedice prikupljenih negativnih prekršajnih bodova pogađaju vozače, a ne autoškole.
110	HOK	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I	Predlažemo brisanje stavaka 2. i 3. članka	Nije prihvaćen	Predložena je odredba koja bi

	DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 48.	289. koji predviđaju novčane kazne za pravnu i fizičku osobu obrtnika te odgovornu osobu u pravnoj osobi, ukoliko vozač kojem je oduzeta vozačka dozvola ili mu je izrečena mjera zabrane upravljanja vozilom određene kategorije, upravlja vozilom za vrijeme te zabrane		ustanovila obavezu ministarstva nadležnog za unutarnje poslove da na svojim mrežnim stranicama omogućiti provjeru statusa vozačke dozvole, što bi uključivalo postojanje izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom, postojanje izrečene sigurnosne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom kao i stanje negativnih prekršajnih bodova. Smatramo da se na taj način otvara mogućnost točnog utvrđivanja stvarnog statusa vozačke dozvole u trenutku davanja vozila na upravljanje nekoj osobi.	
		Vozačke dozvole ne omogućavaju vlasnicima prijevozničkih obrta uvid u izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom ili privremenog oduzimanja vozačke dozvole za pojedine kategorije profesionalnih vozača, zaposlenih kod obrtnika prijevoznika, što u praksi znači odgovornost i za vlasnika prijevozničkog obrta ukoliko profesionalni vozač prešuti postojanje ograničenja na vozačkoj dozvoli. Naknadno otkazivanje ugovora o radu neodgovornom pojedincu ili druge mjere ne umanjuju štetu koja je nanesena obrtniku prijevozniku.			
111	UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 48.	Ponavljamo zahtjev da se izmjeni članak 289. ZoSPC odnosno da se brišu stavci 2. i 3. koji predviđaju novčane kazne za pravnu i fizičku osobu obrtnika te odgovornu osobu u pravnoj osobi, ukoliko vozač kojem je oduzeta vozačka dozvola ili mu je izrečena mjera zabrane upravljanja vozilom određene kategorije, upravlja vozilom za	Nije prihvaćen	Predložena je odredba koja bi ustanovila obavezu ministarstva nadležnog za unutarnje poslove da na svojim mrežnim stranicama omogućiti provjeru statusa vozačke dozvole, što bi uključivalo postojanje izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom,

			<p>vrijeme te zabrane</p> <p>Naime, nove vozačke dozvole ne omogućavaju vlasnicima prijevozničkih obrta uvid u izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom ili privremenog oduzimanja vozačke dozvole za pojedine kategorije profesionalnih vozača, zaposlenih kod obrtnika prijevoznika, što u praksi znači odgovornost i za vlasnika prijevozničkog obrta ukoliko profesionalni vozač prešuti postojanje ograničenja na vozačkoj dozvoli. Naknadno otkazivanje ugovora o radu neodgovornom pojedincu ili druge mjere ne umanjuju štetu koja je nanesena obrtniku prijevozniku.</p>		<p>postojanje izrečene sigurnosne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom kao i stanje negativnih prekršajnih bodova. Smatramo da se na taj način otvara mogućnost točnog utvrđivanja stvarnog statusa vozačke dozvole u trenutku davanja vozila na upravljanje nekoj osobi</p>
112	Auto SL 91 d.o.o. Pula	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 49.	<p>...elektroničkim putem temeljem serijskog broja vozačke dozvole.".</p> <p>Prijedlog: Ispraviti tekst stavka jer nije potrebno "putem temeljem"</p> <p>Pitanje. Ukoliko se radi o prekrištelju kojem još nije izdana vozačka dozvola pretpostavka je kako će se to učiniti kroz broj OIB, broja osobne iskaznice, broj MB ili nekakava treća evidencija, a kako se radi o osobnim podacima pretpostavka je da će ti podaci biti dostupni svim pravnim osobama profesionalnim pružateljima usluga u cestovnom prijevozu.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
113	HGK ŽK Split	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA	<p>Predlažemo izmijeniti članak 51. tako da glasi: „Ministar nadležan za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o</p>	Nije prihvaćen	Smatramo da je rok za donošenje podzakonskog akta primjeren.

		<p>CESTAMA, Članak 51.</p>	<p>načinu obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja ovlaštenom ispitivaču (Narodne novine br. 141/11 i 151/13) i Pravilnik o načinu evidentiranja i praćenja prekršaja u cestovnom prometu (Narodne novine br. 156/08) s odredbama ovoga Zakona u roku od 3 mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.“ Obrazloženje: potreban je kraći rok od 6 mjeseci za usklađivanje Pravilnika o načinu obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja ovlaštenom ispitivaču (Narodne novine br. 141/11 i 151/13), jer smatramo da treba što prije mijenjati način prijave kandidata na ispite (trenutno im se ne dopušta vožnja nakon prijave prvog ispita iz nastavnog predmeta UV, osim ako dodatno uplate sate vožnje), jer treba skratiti propisano vrijeme čekanja na ispit iz nastavnog predmeta UV te izjednačiti rokove čekanja na ispit ponavljačima i onima koji prvi puta izlaze na ispit iz nastavnog predmeta UV.</p>		
114	Denis Pelosa	<p>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, Članak 53.</p>	<p>Nije jasan smisao i svrhovitost članka 53. odgađanja stupanja na snagu obzirom da predviđene izmjene i dopune predmetnih članaka nisu obrazložene ili se radi o omaški. Članak 36. izmjena i</p>	<p>Primljeno na znanje</p>	<p>Prijelazna odredba članka 53. odgađa stupanje na snagu članka 36. stavka 1. i članka 37. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, kojima se noveliraju odredbe</p>

dopuna glasi:
U članku 216. stavku 1.
točki 2. riječ: „minimalnu“
zamjenjuje se riječju:
„najnižu“.

Slijedom toga članak
216. stavak 1. imao bi
glasiti:

Člankom 37. izmjena i
dopuna cijelom tekstu
članka 217. riječ:
„minimalna“ zamjenjuje
se riječju: „najniža“, u
odgovarajućem padežu.
Članak 36. stavak 1. koji
ostaje u primjeni, a nije
u prijedlogu izmjena i
dopuna glasi:

(1) Javna cesta i njezin
zaštitni pojas, odnosno
kolnik i nogostup ili
njihovi dijelovi, ne smiju
se zauzimati ili oštećivati
osim u slučaju
opasnosti, izvođenja
radova ili u drugim
prilikama propisanim
ovim Zakonom.

Članak 37. koji ostaje u
primjeni, odnosno nije u
prijedlogu izmjena i
dopuna glasi:

Vozač je dužan vozilo
držati na takvoj
udaljenosti od drugih
vozila u prometu da, s
obzirom na brzinu
kretanja vozila i druge
okolnosti prometa, ne
izazove opasnost i ne
omete druge vozače.

Molimo obrazložiti svrhu
Članka 53. odnosno
izvršiti potrebne ispravke
i dopune.

članaka 216. i 217.
Zakona o sigurnosti
prometa na cestama,
a ne važećih članaka
36. stavka 1. i članka
37. Zakona o
sigurnosti prometa na
cestama.

IZJAVA O USKLADENOSTI PRIJEDLOGA PROPISA S PRAVNOM STEČEVINOM EUROPSKE UNIJE

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa

MINISTARSTVO UNUTARNJIH POSLOVA

3. Veza s Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije

Predviđeno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2019. godinu.

Rok: I. kvartal 2019.

4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije

a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije

Ugovor o funkcioniranju Europske unije
članak/članci 90-100

b) Sekundarni izvori prava Europske unije

Direktiva (EU) 2018/645 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EGP.) (SL L 112, 2.5.2018.)

32018L0645

- Članak 1. Prilog 1. bit će preuzeto: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (30.03.2020)
- Članak 2. bit će preuzeto: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o vrsti i načinu dostave podataka državama članicama Europske unije, u svrhu istraživanja prometnih prekršaja (30.09.2019)
- Članak 1. Prilog 1. bit će preuzeto: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (20.01.2020)

c) Ostali izvori prava Europske unije

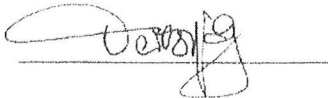
5. Prilog: tablice usporednih prikaza za propise kojima se preuzimaju odredbe sekundarnih izvora prava Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske

Da.

Potpis EU koordinatora stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat

Terezija Gras

Državna tajnica za europske i međunarodne poslove



(potpis)



08.03.2019.

(datum i pečat)

Potpis EU koordinatora Ministarstva vanjskih i europskih poslova, datum i pečat

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica za europske poslove



(potpis)



12.3.2019.

(datum i pečat)



USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva (EU) 2018/645 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EGP.)

2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa

a)	b)	c)	d)
Odredbe propisa Europske unije	Odredbe prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)

		prijedloga propisa?	
<p>Članak 1.</p> <p>Direktiva 2003/59/EZ mijenja se kako slijedi:</p> <p>1.Članak 1. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 1.</p>		Nije preuzeto	Bit će preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (30.03.2020)
<p>Područje primjene</p> <p>Ova se Direktiva primjenjuje na vožnju koju obavljaju:</p> <p>(a)državljeni države članice i (b)državljeni trećih zemalja koji su zaposleni u poduzeću sa sjedištem u državi članici ili koji za njega rade,</p> <p>dalje u tekstu ,vozači', koji obavljaju cestovni prijevoz na javnim cestama unutar Unije i pritom upravljaju:</p>		Nije preuzeto	Bit će preuzeto u: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (20.01.2020)

- vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije C1, C1+E, C ili C+E, kako su definirane u Direktivi 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*1), ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna,
- vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D1, D1+E, D ili D+E, kako su definirane u Direktivi 2006/126/EZ, ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna.

Za potrebe ove Direktive upućivanja na kategorije vozačkih dozvola koje sadržavaju znak plus („+”) čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga III.

(*1) Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (SL L 403, 30.12.2006., str. 18.).”;

2. Članak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 2.

Izuzeca

1. Ova se Direktiva ne primjenjuje na vozače vozila:

- (a) čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h;
- (b) kojima se koriste ili ih nadziru oružane snage, civilna zaštita, vatrogasne službe, snage odgovorne za održavanje javnog reda i mira te službe hitne pomoći, kada se prijevoz obavlja za potrebe zadaća povjerenih navedenim službama;
- (c) na kojima se obavljaju ispitivanja na cesti u svrhu tehničkog razvoja, popravka ili održavanja, ili vozače novih ili prerađenih vozila koja još nisu stavljena u promet;
- (d) za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D ili D1 i kojima upravlja osoblje koje se bavi održavanjem, bez putnika, prema centru za održavanje smještenom u blizini najbliže baze za održavanje kojom se koristi prijevoznik ili iz njega, pod uvjetom da

<p>upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost;</p> <p>(e)koja se upotrebljavaju u hitnim intervencijama ili u spasilačkim misijama, uključujući vozila koja se upotrebljavaju pri nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći;</p> <p>(f)koja se upotrebljavaju za obuku vozača i vozački ispit svake osobe koja želi ishoditi vozačku dozvolu ili svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti („SSO”) u skladu s člankom 6. i člankom 8. stavkom 1., pod uvjetom da se ta vozila ne upotrebljavaju za komercijalni prijevoz robe i putnika;</p> <p>(g)koja se upotrebljavaju za nekomercijalni prijevoz putnika ili robe;</p> <p>(h)kojima se prevozi materijal, oprema ili strojevi koje vozači upotrebljavaju tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.</p>			
--	--	--	--

U pogledu točke (f) ovog stavka, ova Direktiva ne primjenjuje se na osobe koje žele ishoditi vozačku dozvolu ili SSO u skladu s člankom 6. i člankom 8. stavkom 1. kada te osobe tijekom učenja kroz rad obavljaju dodatno vozačko osposobljavanje, pod uvjetom da su te osobe u pratnji druge osobe koja posjeduje SSO ili instruktora vožnje, za kategoriju vozila koje se upotrebljava u svrhu utvrđenu u toj točki.

2. Ova Direktiva ne primjenjuje se ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- (a) vozači vozilima prometuju u ruralnim područjima radi obavljanja prijevoza za vlastite potrebe vozačeva poduzeća;
- (b) vozači ne nude usluge prijevoza te
- (c) države članice smatraju da se dotični prijevoz obavlja povremeno i nema utjecaja na sigurnost prometa na cestama.

3. Ova Direktiva ne

<p>primjenjuje se na vozače vozila koja upotrebljavaju ili bez vozača unajmljuju poljoprivredna, hortikultura, šumarska, ratarska ili ribarska poduzeća za prijevoz robe, kao dio vlastite poduzetničke djelatnosti, osim ako je upravljanje tim vozilom dio vozačeve glavne djelatnosti ili ako se tijekom vožnje premaši u nacionalnom pravu utvrđena udaljenost od mjesta na kojem se nalazi poduzeće koje vozilo ima u vlasništvu, najmu ili zakupu.”;</p> <p>3. Članak 7. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 7.</p> <p>Periodično osposobljavanje</p> <p>Periodično osposobljavanje sastoji se od osposobljavanja koje imateljima SSO-a omogućuje ažuriranje znanja ključnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost prometa na cestama, zdravlje i sigurnost na radu te smanjenje utjecaja vožnje na okoliš.</p>			
--	--	--	--

Navedeno osposobljavanje organiziraju odobreni centri za osposobljavanje u skladu s odjeljkom 5. Priloga I. Osposobljavanje se sastoji od nastave u učionici, praktičnog osposobljavanja i, po mogućnosti, osposobljavanja s pomoću alata informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT) ili visokokvalitetnih simulatora. Ako se vozač zaposli u drugom poduzeću, već obavljeno periodično osposobljavanje mora se uzeti u obzir.

Periodično osposobljavanje osmišljeno je na način da se njime produbljuju i revidiraju neki od predmeta navedenih u odjeljku 1. Priloga I. Ono mora obuhvaćati niz predmeta te uvijek mora uključivati najmanje jedan predmet koji se odnosi na sigurnost prometa na cestama. Predmetima osposobljavanja moraju se uzimati u obzir promjene u relevantnom zakonodavstvu i tehnologiji te, u najvećoj mogućoj mjeri, posebne

<p>potrebe vozača u pogledu osposobljavanja.”;</p> <p>4.U članku 9. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Vozači iz članka 1. točke (a) ove Direktive stječu početnu kvalifikaciju iz članka 5. ove Direktive u državi članici u kojoj imaju uobičajeno boravište, kako je definirano u članku 12. Direktive 2006/126/EZ.”;</p> <p>5.Članak 10. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 10.</p> <p>Oznaka Unije</p> <p>1. Na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, nadležna tijela država članica, uzimajući u obzir odredbe članka 5. stavaka 2. i 3. ove Direktive i članka 8. ove Direktive, navode usklađenu oznaku ,95’ Unije, predviđenu u Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ, pored odgovarajućih kategorija</p>			
--	--	--	--

dozvola:

- na vozačkoj dozvoli ili
- na vozačkoj kartici o kvalifikacijama izrađenoj u skladu s obrascem navedenim u Prilogu II. ovoj Direktivi.

Ako nadležna tijela države članice u kojoj je ishođen SSO ne mogu u vozačkoj dozvoli navesti oznaku Unije, ona vozaču izdaju vozačku karticu o kvalifikacijama.

Vozačke kartice o kvalifikacijama koje su izdale države članice uzajamno se priznaju. Prilikom izdavanja kartice nadležna tijela provjeravaju valjanost vozačke dozvole s obzirom na kategoriju dotičnog vozila.

2. Vozaču iz članka 1. točke (b) koji upravlja vozilom namijenjenim za cestovni prijevoz robe također se dopušta da kvalifikaciju i osposobljavanje predviđene u ovoj Direktivi dokaže putem potvrde za vozače predviđene

u Uredbi (EZ) br. 1072/2009
Europskog parlamenta i
Vijeća (*2) pod uvjetom da
se na njoj nalazi oznaka „95”
Unije. Za potrebe ove
Direktive država članica
izdavateljica navodi oznaku
„95” Unije u odjeljku za
napomene u potvrdi ako je
dotični vozač ispunio
zahtjeve u vezi s
kvalifikacijom i
osposobljavanjem predviđene
u ovoj Direktivi.

3. Potvrde za vozače koje
ne nose oznaku „95” Unije i
koje su izdane prije
23. svibnja 2020. u skladu s
člankom 5. Uredbe (EZ)
br. 1072/2009, a posebno
njegovim stavkom 7., s
ciljem potvrđivanja
usklađenosti sa zahtjevima u
pogledu osposobljavanja na
temelju ove Direktive,
prihvaćaju se kao dokaz o
kvalifikacijama do datuma
njihova isteka.

(*2) Uredba (EZ)
br. 1072/2009 Europskog
parlamentarnog i Vijeća od
21. listopada 2009. o
zajedničkim pravilima za

pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).”.

6. Umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

Mreža za izvršavanje

1. Za potrebe izvršavanja države članice razmjenjuju informacije o izčanim ili povučanim SSO-ima. U tu svrhu države članice u suradnji s Komisijom razvijaju elektroničku mrežu ili rade na proširenju postojeće mreže, vodeći računa o Komisijinoj ocjeni najisplativije opcije.

2. Mreža može sadržavati informacije zabilježene u SSO-ima kao i informacije o administrativnim postupcima povezanim s SSO-ima.

3. Države članice osiguravaju da se obrada podataka provodi isključivo za potrebe provjere usklađenosti s ovom Direktivom, a posebno sa zahtjevima u pogledu

osposobljavanja utvrđenima u ovoj Direktivi, u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća (*3).

4. Pristup mreži mora biti zaštićen. Države članice mogu odobriti pristup samo nadležnim tijelima koja su odgovorna za provedbu ove Direktive i nadzor nad usklađenosti s njome.

(*3) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.)."

7. Prilozi I. i II. mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Direktivi.

<p>Članak 2.</p> <p>Direktiva 2006/125/EZ mijenja se kako slijedi:</p> <p>1.Članak 4. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)stavak 4. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.u točki (e) treća alineja zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„—najniža starosna dob za kategorije C1 i C1E je 18 godina;”;</p> <p>ii.u točki (g) druga alineja zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„—najniža starosna dob za kategorije C i CE je 21 godina;”;</p> <p>iii.u točki i. druga alineja zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„—najniža starosna dob za kategorije D1 i D1E je 21 godina;”;</p> <p>iv.u točki (k) druga alineja zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„—najniža starosna dob</p>	<p style="text-align: center;">Članak 36.</p> <p>U članku 216. stavku 1. točki 2. riječ: „minimalnu“ zamjenjuje se riječju: „najnižu“.</p> <p>U stavku 3. riječi: „u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00“.</p> <p>Iza stavka 3. dodaju se stavci 4. i 5. koji glase:</p> <p>„(4) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovog članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen prvi puta 2) 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi puta 3) 24 mjeseca, ako je prekršaj počinjen treći i svaki sljedeći puta. <p>(5) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovog članka.“.</p> <p style="text-align: center;">Članak 216.</p> <p>(1) Osoba može steći pravo na samostalno upravljanje vozilom određene kategorije ako je:</p>	<p>Djelomično preuzeto</p>	<p>Bit će preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o vrsti i načinu dostave podataka državama članicama Europske unije, u svrhu istraživanja prometnih prekršaja (30.09.2019)</p>
---	---	----------------------------	--

<p>za kategorije D i DE je 24 godine;”;</p> <p>(b)dodaje se sljedeći stavak:</p> <p>„7. Odstupanjem od najniže starosne dobi utvrđene u stavku 4. točkama (g), (i) i (k) ovog članka, najniža starosna dob za izdavanje vozačke dozvole za kategorije C i CE; D1 i D1E; odnosno D i DE najniža je starosna dob propisana za upravljanje takvim vozilima za imatelje SSO-a utvrđena u članku 5. stavku 2., članku 5. stavku 3. točki (a) podtočki i. prvom stavku, članku 5. stavku 3. točki (a) podtočki ii. prvom stavku te članku 5. stavku 3. točki (b) Direktive 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*4), ovisno o slučaju.</p> <p>Ako u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom i. drugim stavkom ili člankom 5. stavkom 3. točkom (a) podtočkom ii. drugim</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. duševno i tjelesno sposobna upravljati vozilom određene kategorije, 2. navršila minimalnu dob za upravljanje vozilom određene kategorije, 3. položila vozački ispit za upravljanje vozilom određene kategorije, 4. nastanjena u Republici Hrvatskoj te ima prebivalište, prijavljeno boravište na razdoblje od najmanje 185 dana, uobičajeno prebivalište, školuje se ili ima odobren privremeni ili stalni boravak. (dodana nova točka 4., izmjena stupila na snagu 5. kolovoza 2014. godine, čl. 8., NN 92/2014) <p>(2) Pravo na samostalno upravljanje vozilom dokazuje se vozačkom dozvolom ili potvrdom o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole koja vrijedi za upravljanje vozilima u prometu 30 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva. (uz brisanje stavaka 3., 4. i 5., izmjena stupila na snagu 1. srpnja 2013. godine, čl. 9., NN 80/2013)</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora do 60 dana, kaznit će se za prekršaj osoba koja u prometu na cesti upravlja motornim vozilom prije stjecanja prava na upravljanje. (uz brisanje stavaka 3., 4. i 5., izmjena stupila na snagu 1. srpnja 2013. godine, čl. 9., NN 80/2013)</p> <p style="text-align: center;">Članak 37.</p> <p>U cijelom tekstu članka 217. riječ: „minimalna“ zamjenjuje se riječju: „najniža“, u odgovarajućem padežu.</p>		
--	--	--	--

stavkom Direktive 2003/59/EZ država članica odobri upravljanje vozilom na svojem državnom području za nižu starosnu dob, valjanost vozačke dozvole ograničena je na državno područje države članice koja izdaje vozačku dozvolu, sve dok imatelj dozvole ne dosegne relevantnu najnižu starosnu dob iz prvog podstavka ovog stavka i dobije SSO.

(*4) 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 ili 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. 10.9.2003., str. 4.)."

Članak 217. ZSPCa (tekst)

(članak u potpunosti izmijenjen, izmjena stupila na snagu 1. srpnja 2013., čl. 10., NN 80/2013)

(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; **(izmjena stupila na snagu 11. lipnja 2015. godine, čl. 5., NN 64/2015)**

- minimalna starosna dob za kategoriju AM je 15 godina.

2) A1, spadaju - motocikli sa ili bez bočne prikolice, radnog obujma motora do 125 cm³ 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.

<p>2.U članku 6. stavku 4. dodaje se sljedeća točka:</p> <p>„(c)upravljanje vozilima s pogonom na alternativna goriva iz članka 2. Direktive Vijeća 96/53/EZ (*5) najveće dopuštene mase veće od 3 500 kg, ali ne veće od 4 250 kg, za prijevoz robe, bez prikolice, kojima upravljaju osobe koje su imatelji vozačke dozvole kategorije B najmanje dvije godine, pod uvjetom da masa koja premašuje 3 500 kg proizlazi isključivo iz prekoračenja mase pogonskog sustava u odnosu na pogonski sustav vozila istih dimenzija koje je opremljeno konvencionalnim motorom s unutarnjim izgaranjem s vanjskim izvorom paljenja ili s kompresijskim paljenjem, i pod uvjetom da kapacitet nosivosti vozila nije povećan u odnosu na isto vozilo.</p>	<p>4) A, spadaju - motocikli sa ili bez bočne prikolice;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimalna starosna dob za kategoriju B je 18 godina. <p>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;</p>		
--	---	--	--

<p>(*5) Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235. 17.9.1996., str. 59.)."</p> <p>3. Članak 15. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 15.</p> <p>Uzajamna pomoć</p> <p>1. Države članice pomažu jedna drugoj u provedbi ove Direktive i razmjenjuju podatke o dozvolama koje su izdale, zamijenile, nadomjestile, obnovile ili povukle. One se koriste mrežom EU-a za vozačke dozvole, osnovanom za te svrhe, jednom kada ta mreža bude u upotrebi.</p> <p>2. Ta mreža može se upotrebljavati i za razmjenu informacija o vozačkim</p>	<p>- minimalna starosna dob za kategoriju BE je 18 godina.</p> <p>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;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju C1 je 18 godina.</p> <p>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;</p> <p>- 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;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju C1E je 18 godina.</p> <p>9) C, spadaju motorna vozila, osim onih iz kategorije D1, D ili F, čija je najveća dopuštena masa veća od 3.500 kg; (izmjena stupila na snagu 11. lipnja 2015. godine, čl. 5., NN 64/2015)</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju C je 21</p>		
---	--	--	--

<p>dozvolama za potrebe kontrole predviđene u zakonodavstvu Unije.</p> <p>3. Države članice osiguravaju da se obrada osobnih podataka iz ove Direktive provodi isključivo za potrebe provedbe ove Direktive i direktiva 2003/59/EZ i (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća (*6). Svaka obrada osobnih podataka koja se provodi u okviru ove Direktive mora biti u skladu s uredbama (EU) 2016/679 (*7) i (EZ) br. 45/2001 (*8) Europskog parlamenta i Vijeća.</p> <p>4. Pristup mreži mora biti zaštićen. Države članice mogu odobriti pristup samo nadležnim tijelima koja su odgovorna za provedbu ove Direktive i direktiva 2003/59/EZ i (EU) 2015/413, te praćenje usklađenosti s njima.</p> <p>(*6) Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o</p>	<p>godina.</p> <p>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;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategorije CE je 21 godina.</p> <p>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;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju D1 je 21 godina.</p> <p>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;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju D1E je 21 godina.</p> <p>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;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju D je 24 godina.</p> <p>14) DE, ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog</p>		
--	---	--	--

<p>olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (<u>SL L 68, 13.3.2015., str. 9.</u>);"</p> <p>(*7) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (<u>SL L 119, 4.5.2016., str. 1.</u>);"</p> <p>(*8) Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (<u>SL L 8, 12.1.2001., str. 1.</u>);"</p>	<p>vozila kategorije D i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju DE je 24 godina.</p> <p>15) F, spadaju traktori sa ili bez prikolice;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju F je 16 godina.</p> <p>16) G, spadaju radni strojevi;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju G je 16 godina.</p> <p>17) H, spadaju tramvaji;</p> <p>- minimalna starosna dob za kategoriju H je 21 godina.</p> <p>(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.</p> <p>(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 ubrzanu početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu, i obavlja linijski prijevoz putnika do 50 km.</p> <p>(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</p>		
--	--	--	--

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) 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.

(8) 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.

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

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

<p>Članak 3.</p> <p>1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do 23. svibnja 2020., osim zakona i drugih propisa koji su potrebni radi usklađivanja s člankom 1. točkom 6. ove Direktive, koje se stavlja na snagu do 23. svibnja 2021. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.</p> <p>Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>prijelazne i završne odredbe koje očitito nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske - odredbe kojima se propisuje rok za preuzimanje direktive</p>
--	--	----------------------------------	--

<p>Članak 4.</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>prijelazne i završne odredbe koje očitno nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske - odredbe o datumu stupanja na snagu direktive</p>
<p>Članak 5.</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>prijelazne i završne odredbe koje očitno nije potrebno prenositi u zakonodavstvo Republike Hrvatske - odredbe kojima se propisuje da je direktiva upućena državama članicama</p>
<p>PRILOG</p> <p>Prilozi Direktivi 2003/59/EZ mijenjaju se kako slijedi:</p> <p>1. Prilog I. mijenja se kako slijedi:</p>		<p>Nije preuzeto</p>	<p>Bit će preuzeto u: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (20.01.2020)</p>

<p>(a)odjeljak 1. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.drugi stavak zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Minimalna razina kvalifikacije mora biti usporediva najmanje s razinom 2 Europskog kvalifikacijskog okvira, kako je predviđeno u Prilogu II. Preporuci Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2008. (*1).</p> <p>(*1) Preporuka Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2008. o uspcstavi Europskog kvalifikacijskog okvira za cjeloživotno učenje (SL C 111, 6.5.2008., str. 1.).”;</p> <p>ii.točka 1.2. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>1.2 Cilj: poznavanje tehničkih osobina i rada sigurnosnih mehanizama kako bi se kontroliralo vozilo, habanje svelo na najmanju moguću razinu</p>		<p>Nije preuzeto</p>	<p>Bit će preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (30.03.2020)</p>
---	--	----------------------	--

i spriječile smetnje u radu:

ograničenja upotrebe kočnica i usporivača, kombinirana upotreba kočnica i usporivača, učinkovitije iskorištavanje omjera brzine i prijenosnika, upotreba inercije vozila, primjena metoda usporavanja i kočenja na nizbrdicama, postupak u slučaju kvara, primjena elektroničkih i mehaničkih uređaja kao što su elektronički program stabilnosti (ESP), napredni sustav za kočenje u nuždi (AEBS), protublokirajući kočioni sustav (ABS), sustav kontrole proklizavanja (TCS) i nadzorni sustavi u vozilu (IVMS) te drugi uređaji za pomoć u vožnji ili automatizaciju vožnje čija je upotreba odobrena.”;

iii.točka 1.3. zamjenjuje se sljedećim:

1.3 Cilj: sposobnost

optimizacije potrošnje goriva:

optimizacija potrošnje goriva primjenom znanja i iskustva iz točaka 1.1. i 1.2., važnost predviđanja protoka prometa, odgovarajući razmak u odnosu na druga vozila i korištenje momenta vozila, stalna brzina, miran način vožnje (smooth driving style) i odgovarajući tlak u gumama, kao i poznavanje inteligentnih prometnih sustava kojima se unaprjeđuje učinkovitost vožnje i pomaže pri planiranju ruta.”;

iv. sljedeća točka umeće se ispred naslova „Dozvole C, C+E, C1, C1+E”:

1.3.a Cilj: sposobnost predviđanja i procjene rizika u prometu te prilagodba na rizike:

svijest o različitim uvjetima na cesti, u

<p>prometu i vremenskim uvjetima te prilagođavanje njima, predviđanje predstojećih događaja; znanje o tome kako pripremiti i planirati putovanje tijekom neuobičajenih vremenskih uvjeta; poznavanje upotrebe povezane sigurnosne opreme i znanje o tome kada se mora odgoditi ili otkazati putovanje zbog ekstremnih vremenskih prilika; prilagođavanje rizicima u prometu, uključujući opasno ponašanje u prometu ili rastresenu vožnju (zbog korištenja elektroničkih uređaja, konzumiranja hrane ili pića itd.); prepoznavanje opasnih situacija i prilagodba njima te sposobnost nošenja sa stresom koji one izazivaju, posebice s obzirom na dimenzije i masu vozilâ i ranjive sudionike u cestovnom prometu, kao što su</p>			
--	--	--	--

<p>pješaci, biciklisti i motorna vozila na dva kotača; utvrđivanje mogućih opasnih situacija i pravilno tumačenje načina na koje se te potencijalno opasne situacije mogu pretvoriti u situacije u kojima više nije moguće izbjeći sudare te odabir i provedba radnji kojima se povećavaju sigurnosni razmaci u tolikoj mjeri da je još uvijek moguće izbjeći sudar u slučaju nastanka potencijalnih opasnosti.”;</p> <p>v.točka 1.4. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>1.4 Cilj: sposobnost utovara vozila uzimajući u obzir sigurnosne propise i ispravnu upotrebu vozila:</p> <p>sile koje utječu na vozilo tijekom vožnje, upotreba prijenosnih odnosa mjenjača u skladu s opterećenjem vozila i</p>			
--	--	--	--

<p> karakteristikama ceste, upotreba automatskih sustava prijenosa, izračun nosivosti vozila ili skupine vozila, izračun ukupnog volumena, raspodjela opterećenja, posljedice preopterećenja osovine, stabilnost vozila i težište, vrste pakiranja i paleta; glavne kategorije robe koje je potrebno zaštititi, tehnike učvršćivanja i privezivanja, upotreba zaštitnih remena, provjera sredstava osiguranja, korištenje opreme za rukovanje teretom, postavljanje i uklanjanje cerade.”; vi.točka 1.5. zamjenjuje se sljedećim: 1.5 Cilj: sposobnost osiguranja udobnosti i sigurnosti putnika: prilagođavanje uzdužnog i postranoga gibanja, poštovanje drugih sudionika u prometu, položaj na </p>			
--	--	--	--

cesti, lagano kočenje,
dinamika trzaja,
korištenje posebnih
infrastruktura (javne
površine, namjenski
trakovi), rješavanje
sukoba između sigurne
vožnje i drugih uloga
vozača, interakcija s
putnicima, posebnosti
određenih skupina
putnika (osobe s
invaliditetom, djeca).”;
vii.točka 1.6. zamjenjuje
se sljedećim:

1.6 Cilj: sposobnost
utovara vozila
uzimajući u obzir
sigurnosne propise i
ispravnu upotrebu
vozila:

sile koje utječu na
vozilo tijekom vožnje,
upotreba prijenosnih
odnosa mjenjača u
skladu s opterećenjem
vozila i
karakteristikama ceste,
upotreba automatskih
sustava prijenosa,
izračun nosivosti vozila
ili skupine vozila,
raspodjela opterećenja,

<p>posljedice preopterećenja osovine, stabilnost vozila i težište.”;</p> <p>viii.točka 2.1. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>2.1 Cilj: poznavanje socijalnog okoliša cestovnog prometa i propisa koji ga uređuju:</p> <p>najdulja neprekinuta vožnja specifična za prijevoznu djelatnost; načela, primjena i posljedice uredbi (EZ) br. 561/2006 (*2) i (EU) br. 165/2014 (*3) Europskog Parlamenta i Vijeća; kazne za neupotrebu, nepravilnu upotrebu tahografa ili neovlašteno rukovanje tahografom; poznavanje socijalnog okoliša cestovnog prometa: prava i obveze vozača u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog</p>			
--	--	--	--

osposobljavanja.

(*2) Uredba (EZ)
br. 561/2006
Europskog parlamenta
i Vijeća od 15. ožujka
2006. o usklađivanju
određenog socijalnog
zakonodavstva koje se
odnosi na cestovni
promet i o izmjeni
uredbi Vijeća (EEZ)
br. 3821/85 i (EZ)
br. 2135/98 te o
stavljanju izvan snage
Uredbe Vijeća (EEZ)
br. 3820/85 (SL L 102,
11.4.2006., str. 1.)"

(*3) Uredba (EU)
br. 165/2014
Europskog parlamenta
i Vijeća od 4. veljače
2014. o tahografima u
cestovnom prometu,
stavljanju izvan snage
Uredbe Vijeća (EEZ)
br. 3821/85 o
tahografu u cestovnom
prometu i izmjeni
Uredbe (EZ)
br. 561/2006
Europskog parlamenta
i Vijeća o
usklađivanju

<p>određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.);"</p> <p>ix.točka 2.2. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>2.2 Cilj: poznavanje propisa o prijevozu robe:</p> <p>operativne licencije; dokumenti koji se moraju nalaziti u vozilu; zabrana korištenja određenih cesta; naknade za korištenje cesta; obveze na temelju tipskih ugovora o prijevozu robe; sastavljanje dokumenata od kojih se ugovor o prijevozu sastoji; dozvole za međunarodni prijevoz; obveze na temelju Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom; sastavljanje međunarodnog teretnog lista; prelazak granica; otpremnici; posebni popratni dokumenti pri</p>			
---	--	--	--

prijevozu robe.”;
x.točka 3.7. zamjenjuje se
sljedećim:

3.7 Cilj: poznavanje
gospodarskih uvjeta
cestovnog prijevoza roba
i organizacije tržišta:

cestovni prijevoz u
usporedbi s drugim
načinima prijevoza
(konkurencija,
otpremnici), različite
aktivnosti u cestovnom
prometu (prijevoz za
tuđi račun, prijevoz za
vlastite potrebe,
pomoćne prijevozne
aktivnosti), organizacija
glavnih vrsta
prijevozničkih poduzeća
i pomoćnih prijevoznih
aktivnosti, različite
prijevozne
specijalizacije (cisterne,
prijevoz pri određenoj
temperaturi, opasne
tvari, prijevoz životinja
itd.), promjene u sektoru
(diversifikacija usluga
koje se pružaju,
željeznice i ceste,
podugovaranje itd.)”;

xi.točka 3.8. zamjenjuje se

<p>sljedećim:</p> <p>3.8 Cilj: poznavanje gospodarskih uvjeta cestovnog prijevoza putnika i organizacije tržišta:</p> <p>cestovni prijevoz putnika u usporedbi s drugim načinima prijevoza putnika (željeznica, osobni automobili), različite aktivnosti povezane s cestovnim prijevozom putnika, podizanje svijesti o invaliditetu, prelazak granica (međunarodni prijevoz), organizacija glavnih vrsta trgovačkih društava za cestovni prijevoz putnika.”;</p> <p>(b)odjeljak 2. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.točka 2.1. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„2.1 Opcija koja obuhvaća i pohađanje tečaja i provjeru znanja</p> <p>Početna kvalifikacija</p>			
---	--	--	--

mora uključivati poduku iz svih predmeta navedenih na popisu iz odjeljka 1. Trajanje poduke za stjecanje početne kvalifikacije mora iznositi 280 sati.

Svaki kandidat za vozača mora odraditi najmanje 20 sati individualne vožnje u vozilu odgovarajuće kategorije koje ispunjava barem zahtjeve za testna vozila utvrđene u Direktivi 2006/126/EZ.

Tijekom individualne vožnje uz kandidata za vozača mora biti instruktor zaposlen u odobrenom centru za osposobljavanje. Svaki kandidat za vozača smije voziti najviše osam sati od 20 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili visokokvalitetnom simulatoru kako bi se ocijenila njegova osposobljenost za racionalnu vožnju na temelju sigurnosnih

<p>propisa, posebno s obzirom na upravljanje vozilom u različitim uvjetima na cesti i promjenama tih uvjeta ovisno o vremenskim prilikama, dobu dana ili noći te sposobnost optimizacije potrošnje goriva.</p> <p>Države članice mogu dopustiti da se dio osposobljavanja provodi u odobrenom centru za osposobljavanje s pomoću alata ICT-a, poput e-učenja, istodobno osiguravajući održavanje visoke kvalitete i djelotvornosti osposobljavanja te odabirući predmete u kojima se alati ICT-a mogu upotrijebiti na najdjelotvorniji način. Države članice posebno zahtijevaju pouzdanu identifikaciju korisnika i odgovarajuća sredstva kontrole. Specifično osposobljavanje koje se zahtijeva na temelju drugog zakonodavstva</p>			
---	--	--	--

Unije države članice mogu računati kao dio osposobljavanja. To uključuje, ali nije ograničeno na, osposobljavanje o prijevozu opasnih tvari, koje se zahtijeva na temelju Direktive 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*4), osposobljavanje o podizanju svijesti o invaliditetu na temelju Uredbe (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća (*5) i osposobljavanje o prijevozu životinja na temelju Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2005 (*6).

Za vozače iz članka 5. stavka 5. obuka za stjecanje početne kvalifikacije mora trajati 70 sati, uključujući pet sati individualne vožnje.

Na kraju tog osposobljavanja nadležna tijela država članica ili subjekt koji ona odrede provode pisanu ili usmenu

provjeru znanja vozača. Provjera znanja mora sadržavati barem po jedno pitanje o svakom od ciljeva navedenih na popisu predmeta iz odjeljka 1.

(*4) Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.)"

(*5) Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 55, 28.2.2011., str. 1.)"

(*6) Uredba Vijeća (EZ) br. 1/2005 od 22. prosinca 2004. o zaštiti životinja tijekom prijevoza i s prijevozom povezanih postupaka i o izmjeni direktiva 64/432/EEZ i 93/119/EZ i Uredbe (EZ)

<p>br. 1255/97 (SL L 3, 5.1.2005., str. 1.).";"</p> <p>ii. u točki 2.2. podtočki (b) drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Vozilo koje se koristi za provjeru vještina i ponašanja mora ispunjavati barem zahtjeve za testna vozila utvrđene u Direktivi 2006/126/EZ.”;</p> <p>(c) odjeljci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:</p> <p>„Odjeljak 3.: Ubrzana početna kvalifikacija predviđena u članku 3. stavku 2.</p> <p>Ubrzana početna kvalifikacija mora obuhvaćati poduku iz svih predmeta navedenih na popisu iz odjeljka 1. Trajanje poduke mora iznositi 140 sati.</p> <p>Svaki kandidat za vozača mora odraditi najmanje 10 sati individualne vožnje u vozilu odgovarajuće kategorije koje ispunjava barem zahtjeve za testna</p>			
---	--	--	--

vozila utvrđene u Direktivi 2006/126/EZ.

Tijekom individualne vožnje uz kandidata za vozača mora biti instruktor zaposlen u odobrenom centru za osposobljavanje. Svaki kandidat za vozača smije voziti najviše četiri sata od 10 sati individualne vožnje na posebnom terenu ili visokokvalitetnom simulatoru kako bi se ocijenila njegova osposobljenost za racionalnu vožnju na temelju sigurnosnih propisa, posebno s obzirom na upravljanje vozilom u različitim uvjetima na cesti i promjenama tih uvjeta ovisno o vremenskim prilikama, dobu dana ili noći te sposobnost optimizacije potrošnje goriva.

Odredbe četvrtog stavka točke 2.1. primjenjuju se i na ubrzanu početnu kvalifikaciju.

Za vozače iz članka 5. stavka 5. obuka za ubrzanu početnu kvalifikaciju mora trajati 35 sati, uključujući 2,5 sata individualne vožnje.

Na kraju tog osposobljavanja nadležna tijela država članica ili subjekt koji ona odrede provodi pisanu ili usmenu provjeru znanja vozača. Provjera znanja mora sadržavati barem po jedno pitanje o svakom od ciljeva navedenih na popisu predmeta iz odjeljka 1.

Odjeljak 4.: Obvezno periodično osposobljavanje predviđeno u članku 3. stavku 1. točki (b)

Tečajeve obveznog periodičnog osposobljavanja moraju organizirati odobreni centri za osposobljavanje. Navedeni tečajevi moraju trajati po 35 sati svakih pet godina u blokovima od po najmanje sedam sati, koji

se mogu raspodijeliti na dva uzastopna dana. Pri primjeni e-učenja odobreni centar za osposobljavanje osigurava održavanje odgovarajuća kvaliteta osposobljavanja, između ostalog i odabirom predmeta u kojima se alati ICT-a mogu upotrijebiti na najdjelotvorniji način. Države članice posebno zahtijevaju pouzdanu identifikaciju korisnika i odgovarajuća sredstva kontrole. Najduže dopušteno trajanje e-učenja je 12 sati. Najmanje jedan blok u sklopu tečaja osposobljavanja mora obuhvatiti predmet povezan sa sigurnošću prometa na cestama. Sadržajem osposobljavanja moraju se uzeti u obzir potrebe za osposobljavanjem koje su specifične za operacije prijevoza koje izvršava vozač, kao i relevantne pravne i tehnološke promjene te bi se njime u najvećoj mogućoj mjeri

trebale uzeti u obzir posebne potrebe vozača u pogledu osposobljavanja. Tijekom 35 sati trebalo bi obraditi niz različitih predmeta, uključujući ponavljanje osposobljavanja ako se pokaže da je vozaču potrebno posebno dopunsko osposobljavanje.

Države članice mogu razmotriti da završeno specifično osposobljavanje koje se zahtijeva na temelju drugog zakonodavstva Unije uračunaju kao najviše jedan od propisanih sedmosatnih blokova. To uključuje, ali nije ograničeno na, osposobljavanje o prijevozu opasnih tvari, koje se zahtijeva na temelju Direktive 2008/68/EZ, osposobljavanje o prijevozu životinja na temelju Uredbe (EZ) br. 1/2005 te osposobljavanje o

<p>podizanju svijesti o invaliditetu u okviru osposobljavanja za prijevoz putnika na temelju Uredbe (EU) br. 181/2011. Međutim, države članice mogu odlučiti da se završeno specifično osposobljavanje o prijevozu opasnih tvari, koje se zahtijeva na temelju Direktive 2008/68/EZ, uračunava kao dva sedmosatna bloka, pod uvjetom da je to jedino dodatno osposobljavanje koje se uzima u obzir u sklopu periodičnog osposobljavanja.”;</p> <p>2.Prilog II. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)naslov se zamjenjuje sljedećim:</p> <p>„ODREDBE O OBRASCU EUROPSKE UNIJE ZA VOZAČKU KARTICU O KVALIFIKACIJAMA”;</p> <p>(b)odjeljak 2. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.u odnosu na prvu stranu</p>			
---	--	--	--

vozačke kartice o
kvalifikacijama:

—u točki (d) podtočka 9.
zamjenjuje se
sljedećim:

„9.kategorije vozila za
koje vozač
ispunjava zahtjeve
u pogledu početne
kvalifikacije i
periodičnog
osposobljavanja;”;

—u točki (e) prva
rečenica zamjenjuje se
sljedećim:

„naslov ‚obrazac
Europske unije’ na
jeziku ili jezicima
države članice koja
izdaje karticu, te
naslov ‚vozačka
kartica o
kvalifikacijama’ na
drugim službenim
jezicima Unije, tiskan
u plavoj boji tako da
čini pozadinu
kartice.”;

ii.u odnosu drugu stranu
vozačke kartice o
kvalifikacijama, u točki
(a) podtočke 9. i 10.

<p>zamjenjuju se sljedećim:</p> <p>„9.kategorije vozila za koje vozač ispunjava zahtjeve u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja;</p> <p>10.usklađenu oznaku „95” Unije predviđenu u Prilogu I. Direktivi 2006/126/EZ;”;</p> <p>(c)Odjeljak 4. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.naslov se zamjenjuje sljedećim:</p> <p>„OBRAZAC EUROPSKE UNIJE ZA VOZAČKU KARTICU O KVALFIKACIJAMA”;</p> <p>ii.na drugoj strani obrasca, pod brojem 10., tekst „Oznaka Zajednice” zamjenjuje se tekстом „Oznaka Unije”;</p> <p>(d)Dodaje se sljedeći odjeljak:</p> <p>„5. Prijelazne odredbe</p> <p>Vozačke kartice o</p>			
--	--	--	--

kvalifikacijama izdane prije 23. svibnja 2020. valjane su do njihova datuma isteka.”

3. Dodaje se sljedeći Prilog:

”

PRILOG III.

KORELACIJSKA
TABLICA ZA
UPUĆIVANJA NA
ODREĐENE KATEGORIJE
VOZAČKIH DOZVOLA

Upućivanje u ovoj Direktivi	Upućivanje u Direktivi
Direktivi	2006/126/EZ
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E

”