



**HRVATSKI SABOR**

KLASA: 022-03/21-01/24

URBROJ: 65-21-02

Zagreb, 11. ožujka 2021.

**P.Z.E. br. 123**

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 11. ožujka 2021. godine uz prijedlog da se sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora predloženi Zakon donese po hitnom postupku.

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 ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike dr. sc. Alena Gospočića, Tomislava Mihotića i Josipa Bilavera.

**PREDSJEDNIK**

  
**Gordan Jandroković**



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

KLASA: 022-03/20-01/16

URBROJ: 50301-05/20-21-8

Zagreb, 11. ožujka 2021.

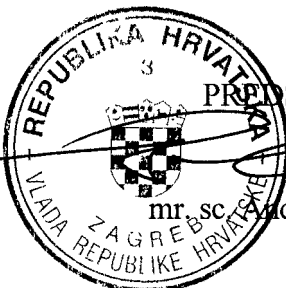

**PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA**

**PREDMET:** Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. – pročišćeni tekst i 5/14. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članaka 172., 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 123/20.), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

Ovim zakonskim prijedlogom usklađuje se zakonodavstvo Republike Hrvatske sa zakonodavstvom Europske unije, te se u prilogu dostavlja i Izjava o 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 ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike dr. sc. Alena Gospočića, Tomislava Mihotića i Josipa Bilavera.

 **PREDSJEDNIK**  
mr. sc.  Andrej Plenković

**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

---

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA  
ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU,  
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

---

**Zagreb, ožujak 2021.**

# **PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

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

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u odredbi članka 2. stavka 4. podstavka 1. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. – pročišćeni tekst i 5/14. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

## **II. OCJENA STANJA, OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU PREDLOŽENIM ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI**

Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18. i 98/19. - u daljnjem tekstu: Zakon) uređuju se uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom Zakona.

Zakonom je, među ostalim, u pravni poredak Republike Hrvatske, prenesena 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.).

Navedena Direktiva je izmijenjena donošenjem 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 112/29, 2. 5. 2018.). Slijedom navedenoga, a radi daljnjeg usklađivanja nacionalnog zakonodavstva, potrebno je izmijeniti i dopuniti Zakon.

Izmjenom Direktive rješavaju se poteškoće u vezi uzajamnog priznavanja ukupne ili djelomične obuke vozača u drugim državama članicama, sadržaj obuke samo je djelomično odgovarajući potrebama vozača, poteškoće u vezi pravne neodređenosti u tumačenju izuzeća i neusklađenosti između navedene Direktive i Direktive o vozačkim dozvolama po pitanju minimalne starosne dobi vozača.

Prijedlogom zakona ukinut će se obveza ishođenja licencije za teretna vozila iznad 12 tona najveće dopuštene mase kojima se obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe, a koja je poduzetnicima stvarala nepredviđene troškove i probleme u poslovanju.

Cilj je ovoga Prijedloga zakona urediti način uzajamnog priznavanja ukupne ili djelomične obuke vozača u drugim državama članicama, prilagoditi sadržaj obuke vozača stvarnim potrebama, precizirati odredbe o izuzeću od primjene obveze stjecanja početnih kvalifikacija i periodičnom osposobljavanju vozača.

Cilj je i uspostava elektroničke mreže za razmjenu informacija o izdanim ili povučenim svjedodžbama o početnim kvalifikacijama između država članica Europske unije, a što će omogućiti lakši pristup informacijama o završenom osposobljavanju koje nije dokumentirano u vozačkoj dozvoli vozača.

Također, s obzirom na to da važećim Zakonom nije propisan način na koji se financira županijski linijski prijevoz koji se obavlja kao javna usluga, u isti je unesena odredba da se sredstva osiguravaju iz prodaje voznih karata i proračuna jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno Grada Zagreba. Također, propisuje se mogućnost da Vlada Republike Hrvatske odlukom utvrdi najviše iznose sufinanciranja, kao i mjerila te kriterije na temelju kojih će se sredstvima iz državnog proračuna sufinancirati javna usluga.

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

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

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

Odredbom članaka 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 123/20.) predviđena je mogućnost donošenja zakona po hitnom postupku za zakone koji se usklađuju s dokumentima Europske unije ako to zatraži predlagatelj.

S obzirom da se Zakon o izmjenama i dopunama zakona o prijevozu u cestovnom prometu usklađuje s odredbama 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 112/29, 2. 5. 2018.), predlagatelj smatra da su ispunjeni uvjeti za donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku. U slučaju nepravovremenog usklađivanja Europska komisija ima pravo pokrenuti službeni postupak zbog povrede prava Europske unije.

Pored navedenog, bilo je nužno stvoriti zakonsku osnovu za sufinanciranje javnog cestovnog prijevoza putnika kao javne usluge. Javni cestovni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj još uvijek se odvija uglavnom na komercijalnoj osnovi uz sufinanciranje samo određenih kategorija korisnika usluga (prijevoz učenika osnovnih i srednjih škola, prijevoz otočnog stanovništva, prijevoz osoba s invaliditetom i slično) to je dovelo do ukidanja autobusnih linija u pojedinim područjima, posebno onim slabo naseljenim, zbog čega građani koji žive na tim područjima nemaju nikakvu mogućnost korištenja javnog prijevoza ili nemaju odgovarajući broj autobusnih linija koje bi im omogućavale normalan život i zadovoljenje osnovnih životnih potreba. Situacija je trenutno dodatno otežana zbog pandemije i mjera koje se provode radi sprječavanja širenja zaraze pa je za očekivati da će se zbog neisplativosti obavljanja prijevoza ukidanje linija nastaviti. Stoga je bilo neophodno čim prije osigurati sredstva za sufinanciranje javnog cestovnog prijevoza i sklapanje ugovora o javnoj usluzi u cestovnom prijevozu putnika između jedinica područne (regionalne) samouprave i operatera.

Slijedom navedenoga predlaže se i stupanje na snagu ovoga Zakona prvoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“.

## KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU

### Članak 1.

U Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18. i 98/19.), u članku 2. stavku 2. točka 1. mijenja se i glasi:

„1. 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.), kako je izmijenjena Direktivom (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 4. stavku 1. točki 45. riječi: „unutarnjem i“ brišu se.

Točka 48. briše se.

Dosadašnje točke 49. do 64. postaju točke 48. do 63.

### Članak 3.

U članku 5. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Vozači državljanima države članice i vozači državljanima trećih država koji su zaposleni u pravnim osobama i obrtima sa sjedištem u državi članici ili koji za njih rade i obavljaju cestovni prijevoz javnim cestama u Republici Hrvatskoj, moraju steći početnu kvalifikaciju i redovito se osposobljavati kroz obveznu periodičnu izobrazbu, ako upravljaju vozilima za koja je potrebna:

– vozačka dozvola kategorije C1, C1E, C ili CE, kako su definirane propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna,

– vozačka dozvola kategorija D1, D1E, D ili DE, kako su definirane propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna.“

Stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, mikroprijevoz, shuttle prijevoz ili povremeni prijevoz putnika, moraju steći početnu kvalifikaciju po programu za vozače B kategorije.“

Stavak 4. briše se.

Dosadašnji stavak 5. postaje stavak 4.

#### **Članak 4.**

Članak 6. mijenja se i glasi:

„Od obveza iz članka 5. stavka 1. i 3. ovoga Zakona oslobođeni su vozači vozila:

- a) čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h
- b) kojima se koriste ili su pod nadzorom oružanih snaga, policije, civilne zaštite, vatrogasnih službi te službe hitne pomoći, kada se prijevoz obavlja za potrebe zadaća povjerenih navedenim službama
- c) kojima se obavljaju ispitivanja na cesti u svrhu tehničkog razvoja, popravka ili održavanja novih ili prerađениh 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, ako se radi o vožnji bez putnika prema centru za održavanje smještenom u blizini najbliže baze za održavanje kojom se koristi prijevoznik ili iz njega, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost
- e) koja se upotrebljavaju u hitnim intervencijama ili u spasilačkim misijama, uključujući vozila koja se upotrebljavaju pri nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći
- 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 7. i člankom 9. ovoga Zakona, pod uvjetom da se ta vozila ne upotrebljavaju za komercijalni prijevoz tereta i putnika
- g) koja se upotrebljavaju za nekomercijalni prijevoz putnika ili tereta
- h) kojima se prevozi materijal, oprema ili strojevi koje vozači upotrebljavaju tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost
- i) koja upotrebljavaju poljoprivredna, hortikulturalna, šumarska, ratarska ili ribarska poduzeća za prijevoz robe, kao dio vlastite poduzetničke djelatnosti, osim ako je upravljanje tim vozilom dio vozačeve glavne djelatnosti.“

#### **Članak 5.**

U članku 7. stavku 1. podstavku 1. iza riječi: „znanja“ riječ: „ili“ briše se.

U podstavku 2. iza riječi: „kvalifikacija“ briše se točka i dodaje se riječ „ili“.

Iza podstavka 2. dodaje se podstavak 3. koji glasi:

„- kroz srednjoškolski program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila, kao i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom.“



Stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) U slučaju stjecanja početnih kvalifikacija kroz srednjoškolski program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila nakon završenog obrazovanja, uz redovitu svjedodžbu izdaje se i SSO o početnim kvalifikacijama.“.

Stavci 7. i 8. mijenjaju se i glase:

„(7) Vozači iz članka 5. stavaka 2. i 3. ovoga Zakona početne kvalifikacije stječu polaganjem teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa.

(8) Nakon položenog ispita iz stavka 7. ovoga članka izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti za vozača B kategorije.“.

### **Članak 6.**

U članku 9. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Periodična izobrazba sastoji se od obuke kojom se vozačima koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama i vozačima koji su izuzeti obveze stjecanja početne kvalifikacije osigurava dopuna znanja potrebnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost prometa na cestama, zdravlje i sigurnost na radu te smanjenje utjecaja vožnje na okoliš.“.

### **Članak 7.**

Članak 10. mijenja se i glasi:

„(1) Vozači državljani država članica početnu kvalifikaciju stječu u Republici Hrvatskoj ako u njoj imaju uobičajeno boravište, kako je uređeno propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama.

(2) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu i vozači državljani trećih država ako su zaposleni u pravnim osobama ili obrtima s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj, odnosno ako za njih rade.

(3) Vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država prolaze periodičnu izobrazbu u Republici Hrvatskoj ako u njoj imaju uobičajeno boravište ili u njoj rade.

(4) Ministar pravilnikom propisuje nastavni plan i program početne i periodične izobrazbe vozača za pojedine kategorije vozila, način provođenja provjere znanja za stjecanje početne kvalifikacije vozača, vođenje evidencije, izgled obrasca SSO-a o početnim kvalifikacijama, SSO-a o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO-a o periodičnoj izobrazbi, te program i sadržaj ispita za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem.“.

### **Članak 8.**

Članak 11. i naslov iznad članka mijenjaju se glase:

## „Centri za osposobljavanje vozača

## Članak 11.

- (1) Programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe vozača provode pravne osobe i fizičke osobe-obrtnici koje za to rješenjem ovlasti Ministarstvo.
- (2) Protiv rješenja iz stavka 1. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.
- (3) Pravne osobe i fizičke osobe-obrtnici iz stavka 1. ovoga članka (u daljnjem tekstu: centri za osposobljavanje) za provođenje programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe moraju imati:
  - a) program za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, kojim se utvrđuju nastavni sadržaji, plan provedbe i nastavne metode, izrađen sukladno minimalnim zahtjevima i sadržajima izobrazbe za početnu kvalifikaciju i provedbu periodične izobrazbe
  - b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu
  - c) u vlasništvu ili zakupu najmanje po jedno motorno vozilo kategorija C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D i DE, opremljeno za osposobljavanje, odnosno najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju će provoditi program za stjecanja početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe. Vozila moraju ispunjavati zahtjeve za ispitna vozila, utvrđena posebnim propisima
  - d) u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijam kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskog dijela osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, pri čemu se za svakog kandidata mora osigurati najmanje 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, a za predavača najmanje 8 m<sup>2</sup> radne površine, u sjedištu ili u dislociranom mjestu za izvođenje nastave
  - e) u vlasništvu ili zakupu nastavna sredstva i pomagala za izvođenje programa početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, informatičku opremu i program za realizaciju teorijskog dijela osposobljavanja (računalo i projektor u učionici, »magičnu« ploču, ploču s listovima, sheme pojedinih sklopova vozila (originalni ili umanjeni modeli sklopova vozila, primjerice mjenjač, motor, itd.), analogni i digitalni tahograf, stručnu literaturu koja obuhvaća sva tematska područja utvrđena programom iz točke a) ovoga stavka
  - f) računalnu opremu za ostvarivanje informatičke povezanosti i
  - g) u vlasništvu ili zakupu prometno vježbalište, izvedeno sa suvremenim kolničkim zastorom (asfalt, beton) i propisno označeno, površine najmanje 1500 m<sup>2</sup> i dimenzija najmanje 25 m širine i 60 m duljine, na kojem je moguća provedba praktičnog dijela osposobljavanja
- (4) Centri za osposobljavanje dužni su poslove iz stavka 1. ovoga članka obavljati u skladu s izdanim rješenjem i ovim Zakonom.

(5) Ministarstvo će rješenjem ukinuti rješenje o davanju ovlaštenja za provedbu programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe centru za osposobljavanje koji prestane ispunjavati uvjete iz stavka 3. ovoga članka ili ako stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe ne provodi u skladu s izdanim rješenjem i ovim Zakonom.

(6) Protiv rješenja kojim se ukida rješenje o davanju ovlaštenja za provedbu programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe iz stavka 5. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

### **Članak 9.**

Iza članka 11. dodaje se članak 11.a i naslov iznad članka koji glase:

„Ispitni centri

Članak 11.a

(1) Provjeru znanja za stjecanje početnih kvalifikacija za vozače iz članka 5. ovoga Zakona provode ispitni centri, odnosno pravne i fizičke osobe-obrtnici koje za to rješenjem ovlasti Ministarstvo.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju uvjete propisane ovim Zakonom, imaju status ispitnog centra.

(3) Protiv rješenja iz stavka 1. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(4) Ispitni centri koji provode provjeru znanja za stjecanje početnih kvalifikacija iz članka 5. stavka 1. ovoga Zakona moraju imati:

- a) stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu
- b) u vlasništvu ili zakupu najmanje po jedno motorno vozilo kategorija C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D i DE, opremljeno za osposobljavanje, odnosno najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju će provoditi program za stjecanja početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe. Vozila moraju ispunjavati zahtjeve za ispitna vozila, utvrđena posebnim propisima
- c) u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijam kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskog dijela osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, pri čemu se za svakog kandidata mora osigurati najmanje 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, a za predavača najmanje 8 m<sup>2</sup> radne površine, u sjedištu ili u dislociranom mjestu za izvođenje nastave
- d) računalnu opremu za ostvarivanje informatičke povezanosti i

- e) u vlasništvu ili zakupu prometno vježbalište, izvedeno sa suvremenim kolničkim zastorom (asfalt, beton) i propisno označeno, površine najmanje 1500 m<sup>2</sup> i dimenzija najmanje 25 m širine i 60 m duljine, na kojem je moguća provedba praktičnog dijela osposobljavanja
- (5) Ispitni centri koji provode provjeru znanja za stjecanje početnih kvalifikacija iz članka 5. stavaka 2. i 3. ovoga Zakona moraju imati:
- a) u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijam kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskog dijela osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, pri čemu se za svakog kandidata mora osigurati najmanje 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, a za predavača najmanje 8 m<sup>2</sup> radne površine, u sjedištu ili u dislociranom mjestu za izvođenje nastave, i
- b) stručne kadrove za provedbu teorijskog ispita, sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera ili prava, s najmanje jednom godinom radnog iskustva.
- (6) Ispitni centri nakon položenog ispita za stjecanje početne kvalifikacije izdaju odgovarajuću svjedodžbu o stečenoj stručnoj osposobljenosti (SSO).
- (7) Ispitni centri dužni su poslove iz stavka 1. ovoga članka obavljati u skladu s izdanim rješenjem i ovim Zakonom.
- (8) Ministarstvo će rješenjem ukinuti rješenje o davanju ovlaštenja za provedbu ispita, koji prestane ispunjavati uvjete i koji ne provodi ispite za stjecanje početnih kvalifikacija u skladu izdanim rješenjem i ovim Zakonom.
- (9) Protiv rješenja kojim se ukida rješenje o davanju ovlaštenja za provedbu ispita iz stavka 8. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.
- (10) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 4. ovoga Zakona propisuje način provjere znanja i najvišu cijenu polaganja ispita za stjecanje početne kvalifikacije vozača iz članka 7. ovoga Zakona.“.

### **Članak 10.**

Članak 12. mijenja se i glasi:

- „(1) Na temelju SSO kojim se potvrđuje početna stečena početna kvalifikacija iz članka 7. stavaka 2., 3. i 4. te SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona, sukladno članku 8. stavcima 1. i 2. podstavku a) alinejama 1. i 2. i podstavku b) ovoga Zakona, policijska uprava nadležna za izdavanje vozačke dozvole u vozačku dozvolu upisat će usklađenu oznaku Unije „95“ u skladu s propisom kojim se uređuje izdavanje vozačkih dozvola.
- (2) Vozaču kojemu je SSO iz stavka 1. ovoga članka izdan u Republici Hrvatskoj, a koji nema važeću hrvatsku vozačku dozvolu, pravna osoba ovlaštena za izdavanje memorijskih

kartica za tahografe, Agencija za komercijalnu djelatnost (u daljnjem tekstu: AKD), izdaje kvalifikacijsku karticu vozača.

(3) Kada je izdana kvalifikacijska kartica vozača provjerava se i valjanost vozačke dozvole s obzirom na kategoriju vozila.

(4) Kvalifikacijska kartica vozača izdana u drugoj državi članici priznaje se u Republici Hrvatskoj.

(5) Vozači koji su državljani trećih država koji su zaposleni u pravnoj osobi ili obrtu sa sjedištem u državi članici i koji upravljaju cestovnim vozilom za prijevoz tereta posjedovanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe dokazuju i potvrdom za vozače koja je propisana Uredbom (EZ) br. 1072/2009 pod uvjetom da je u njoj u rubrici posebne napomene upisana oznaka Unije „95“.

(6) Prilikom obavljanja prijevoza tereta i putnika vozilima za koje je potrebna vozačka dozvola sukladno članku 5. stavku 1. podstavcima 1. i 2. ovoga Zakona, vozač državljanin države članice mora kod sebe imati vozačku dozvolu ili kvalifikacijsku karticu vozača u koju je upisana oznaka Unije „95“.

(7) Vozači državljani trećih država koji upravljaju teretnim vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola iz članka 5. stavka 1. podstavka 1. ovoga Zakona moraju imati vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače propisanu Uredbom (EZ) br. 1072/2009 u koje je upisana oznaka Unije „95“.

### **Članak 11.**

Iza članka 12. dodaje se članak 12.a koji glasi:

#### **„Članak 12.a**

„(1) Kvalifikacijska kartica vozača izdaje se nakon zaprimanja zahtjeva na propisanom obrascu uz koji su priloženi: odgovarajuća vozačka dozvola i SSO kojim se potvrđuje stečena početna kvalifikacija iz članka 7. stavaka 2., 3. i 4. ili SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona.

(2) Protiv rješenja AKD-a kojim se odbacuje ili odbija zahtjev za izdavanje kvalifikacijske kartice vozača može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(3) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 4. ovoga Zakona propisuje obrazac zahtjeva za izdavanje kvalifikacijske kartice vozača te sadržaj i obrazac kartice.“

### **Članak 12.**

U članku 33. iza stavka 8. dodaje se novi stavak 9. i stavci 10. do 15. koji glase:

„(9) Sredstva za financiranje javne usluge iz stavka 2. ovoga članka osiguravaju se iz prodaje voznih karata i proračuna jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno Grada Zagreba.

(10) Javnu uslugu iz stavka 2. ovoga članka mogu sufinancirati jedinice lokalne samouprave i Republika Hrvatska.

(11) Vlada Republike Hrvatske će odlukom utvrditi najviše iznose sufinanciranja, kao i mjerila te kriterije na temelju kojih će se sredstvima iz državnog proračuna sa pozicija Ministarstva sufinancirati javna usluga iz stavka 2. ovoga članka, a u skladu sa stavkom 10. ovoga članka.

(12) Prilikom dodjele državnih potpora za javnu uslugu iz ovoga Zakona, Ministarstvo će u skladu sa Zakonom o državnim potporama osigurati punu primjenu relevantnih pravila o državnim potporama u ovom području.

(13) Ministarstvo će osigurati sve prethodne uvjete i odrediti okvire nadzora i namjenskog korištenja sredstava za potrebe financiranja javne usluge.

(14) Vlada Republike Hrvatske može posebnom odlukom utvrditi povlaštenu cijenu karte za prijevoz redovnih učenika srednjih škola te mjerila i kriterije na temelju kojih će se ostvarivati pravo na financiranje, odnosno sufinanciranje međužupanijskog prijevoza redovnih učenika srednjih škola iz državnog proračuna sa pozicija Ministarstva.

(15) Postupak provedbe sklapanja ugovora o javnim uslugama, načine izračuna intenziteta državne potpore i druga postupanja koja prethode sklapanju ugovora, isplatama iz državnog proračuna, praćenju izvršavanja ugovora o javni uslugama i nadzorom nad namjenskim korištenjem sredstava državne potpore, uredit će se uredbom Vlade.“

Iza dosadašnjeg stavka 9. koji postaje stavak 16. dodaje se stavak 17. koji glasi:

„(17) Visinu i način ostvarivanja prava na besplatni otočni cestovni prijevoz propisuje ministar pravilnikom.“

### **Članak 13.**

U članku 46. stavak 6. mijenja se i glasi:

(6) Pri obavljanju povremenog prijevoza putnika vozač u vozilu mora imati izvornik ili presliku ugovora o prijevozu iz stavka 5. ovoga članka te dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavka 6. i 10. ovoga Zakona.“

U stavku 8. riječi: „ , o čemu je potrebno napraviti bilješku u određenu rubriku putnog lista“ brišu se.

Stavak 9. briše se.

### **Članak 14.**

U članku 47. iza stavka 7. dodaju se novi stavci 8. i 9. koji glase:

(8) „Naknada za izdavanje dozvole iz stavka 7. ovoga članka naplaćuje se ovisno o najvećem broju vozila kojima se planira obavljati autotaksi prijevoz putnika, na način da se za

jedno do dva vozila naplaćuje iznos kao za jednu dozvolu, za tri do deset vozila naplaćuje se iznos kao za šest dozvola, za 11 do 50 vozila naplaćuje se iznos kao za 30 dozvola, za 51 do 100 vozila naplaćuje se iznos kao za 70 dozvola, za više od 100 vozila naplaćuje se iznos kao za 100 dozvola.

(9) Jedinice lokalne samouprave odnosno Grad Zagreb dužne su voditi evidenciju o izdanim autotaksi dozvolama, a koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

Dosadašnji stavci 8. do 20. postaju stavci 10. do 22.

U dosadašnjem stavku 21. koji postaje članak 23. riječ „20.“ zamjenjuje se sa riječju „22.“.

U dosadašnjem stavku 22. koji postaje stavak 24. riječ „20.“ zamjenjuje se sa riječju „22.“.

Iza stavka 24. dodaje se stavak 25. koji glasi:

„(25) Ministar će pravilnikom iz članka 13. stavka 7. ovog Zakona propisati način vođenja evidencije o izdanim autotaksi dozvolama.“.

### **Članak 15.**

U članku 93. stavak 14. briše se.

Dosadašnji stavak 15. postaje stavak 14.

### **Članak 16.**

U članku 95. stavci 3. i 4. brišu se.

### **Članak 17.**

Naslov iznad članka 107. i članak 107. mijenjaju se i glase:

„Registar prijevoznika i evidencije

### **Članak 107.**

- (1) Ministarstvo vodi registar cestovnih prijevoznika i evidencije:
- izdanih licencija, licencija Zajednice i njihovih kopija
  - vozila za koja su izdane licencije
  - odobrenih centara za osposobljavanje vozača za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe
  - odobrenih ispitnih centara za provjeru znanja za stjecanje početnih kvalifikacija za vozače
  - vozača koji su u Republici Hrvatskoj stekli početne kvalifikacije i periodičnu izobrazbu vozača za prijevoz putnika i tereta
  - izdanih potvrda o međunarodnom prijevozu osoba za vlastite potrebe

- izdanih stranih dozvola za međunarodni prijevoz tereta
- izdanih potvrda za vozače državljanke trećih država
- izdanih dozvola za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika
- izdanih dozvola za obavljanje međužupanijskog prijevoza putnika
- dostavljenih ugovora o obavljanju posebnog linijskog prijevoza u međunarodnom cestovnom prometu
- dostavljenih ugovora o obavljanju posebnog međužupanijskog linijskog prijevoza putnika i
- izdanih dozvola za povremeni i naizmjenični prijevoz u međunarodnom cestovnom prometu.

(2) Ministarstvo na temelju neposredne elektronske razmjene podataka ili na drugi način koji utvrdi Europska komisija s nadležnim tijelima drugih država članica razmjenjuje podatke o izdanim ili povučenim svjedodžbama o stečenim početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju.

(3) Razmjena osobnih podataka iz stavka 2. ovoga članka se vrši samo u svrhu provjere vozačke kvalifikacije i osposobljavanja u skladu s ovim Zakonom i Uredbom (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 (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).“

### **Članak 18.**

U članku 112. stavku 1. podstavci 1., 2. i 6. mijenjaju se i glase:

„- ako vozač državljanin države članice nema vozačku dozvolu u koju je upisana oznaka Unije „95“ ili kvalifikacijsku karticu vozača u koju je upisana oznaka Unije „95“ (članak 12. stavak 6.)

- ako vozač državljanin treće države koji upravlja teretnim vozilom nema vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače u koje je upisana oznaka Unije „95“ (članak 12. stavak 7.)

- ako vozač autotaksi vozila prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno tijekom vožnje u vozilu nema običnu presliku dozvole za autotaksi prijevoz (članak 47. stavak 20.).“

### **Članak 19.**

U članku 114. stavku 1. podstavku 4. riječi: „i ispravno popunjeni putni list“ brišu se.

### **Članak 20.**

U članku 115. stavku 1. podstavak 1. mijenja se i glasi:

„- ako pravne i fizičke osobe-obrtnici provode programe za stjecanje početnih kvalifikacija ili periodične izobrazbe vozača bez rješenja Ministarstva (članak 11. stavak 1.)“



Iza podstavka 1. dodaju se novi podstavci 2., 3. i 4. koji glase:

„- ako centri za osposobljavanje obavljaju povjerene im poslove suprotno izdanom rješenju i ovom Zakonu (članak 11. stavak 4.)

- ako ispitni centri obavljaju povjerene im poslove bez rješenja Ministarstva (članak 11.a stavak 1.)

- ako ispitni centri obavljaju povjerene im poslove suprotno izdanom rješenju i ovom Zakonu (članak 11.a stavak 7.).“

Dosadašnji podstavci 2. do 28. postaju podstavci 5. do 31.

Dosadašnji podstavak 29. briše se.

Dosadašnji podstavak 30. postaje podstavak 32.

### **Članak 21.**

U članku 116. stavku 1. podstavak 1. mijenja se i glasi:

„- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen (članak 5. stavak 4.)“

## **PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### **Članak 22.**

Potvrde za vozače koje su izdane na temelju članka 5. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 prije 23. svibnja 2020., a u kojima nije upisana oznaka Unije „95“ priznaju se kao dokaz o stečenim kvalifikacijama vozača do isteka roka njihova važenja.

### **Članak 23.**

Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prestaje važiti Pravilnik o putnom listu („Narodne novine“, br. 57/18. i 55/19.).

### **Članak 24.**

(1) Do sklapanja ugovora o javnim uslugama u cestovnom prijevozu u skladu s ovim Zakonom prijevoz učenika srednjih škola i financiranje obavlja se u skladu sa zakonom kojim se uređuje odgoj i obrazovanje u osnovnim i srednjim školama i sa pozicija ministarstva nadležnog za obrazovanje.

(2) Nakon sklapanja ugovora o javnim uslugama u cestovnom prijevozu u skladu s ovim Zakonom sredstva osigurana u državnom proračunu za prijevoz učenika srednjih škola preraspodijelit će se na pozicije Ministarstva.

(3) Danom stupanja na snagu ovoga Zakona prijevoz i financiranje određenih kategorija otočnog stanovništva koje imaju pravo na povlaštenu cestovni prijevoz prema

zakonu kojim se uređuje način upravljanja i politika razvoja hrvatskih otoka preuzima Ministarstvo, a sredstva osigurana u državnom proračunu na pozicijama ministarstva nadležnog za regionalni razvoj i fondove Europske unije preraspodijelit će se na pozicije Ministarstva.

#### **Članak 25.**

Ministar će uskladiti Pravilnik o početnoj i periodičnoj izobrazbi vozača („Narodne novine“, broj 50/18.), s odredbama ovoga Zakona u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

#### **Članak 26.**

(1) Vlada će donijeti uredbu iz članka 12. ovoga Zakona u roku od 30 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Ministar će uskladiti Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe („Narodne novine“, br. 50/18, 56/19 i 107/20) s odredbama ovoga Zakona u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu ovog Zakona.

(3) Ministar će donijeti Pravilnik iz članka 12. ovoga Zakona kojime se propisuje visina i način ostvarivanja prava na besplatni otočni cestovni prijevoz u roku od 60 dana od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

#### **Članak 27.**

Osobe koje do dana stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 91/10), imale najmanje pet godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, oslobođene su obveze polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje autotaksi prijevoza.

#### **Članak 28.**

Postupci započeti prije stupanja na snagu ovoga Zakona dovršit će se prema odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, broj 41/18. i 98/19.).

#### **Članak 29.**

Ovaj Zakon stupa na snagu prvoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“.

## OBRAZLOŽENJE

### **Uz članak 1.**

Određuje se prenošenje Direktive 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.), kako je izmijenjena Direktivom (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

### **Uz članak 2.**

Ovim se člankom briše definicija pojma „Registar profesionalnih vozača“ iz razloga što se sukladno Direktivi 2018/645/EZ, u državama članicama uvodi elektronička mreža radi razmijene podataka o izdanim i povučanim svjedodžbama za vozače.

### **Uz članak 3.**

Ovim se člankom odredba dopunjuje pozivanjem na Direktivu 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama. Svim vozačima koji upravljaju vozilima B kategorije prilikom obavljanja određenih vrsta prijevoza, propisuje se obveza stjecanja početnih kvalifikacija za vozila B kategorije.

### **Uz članak 4.**

Ovim se člankom propisuju izuzeća od obveze stjecanja početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe za vozače.

### **Uz članak 5.**

Ovim se člankom preciznije uređuje način stjecanja početnih kvalifikacija kroz srednjoškolsko obrazovanje.

### **Uz članak 6.**

Ovim se člankom propisuje koja znanja se stječu kroz periodičnu izobrazbu vozača.

### **Uz članak 7.**

Ovim se člankom propisuje u kojem slučaju vozači državljani država članica i državljani trećih država početne kvalifikacije i periodičnu izobrazbu stječu u Republici Hrvatskoj.

### **Uz članak 8.**

Ovim člankom se propisuje davanje ovlaštenja za rad centara za osposobljavanje vozača.

**Uz članak 9.**

Ovim člankom se propisuje davanje ovlaštenja za rad ispitnih centara.

**Uz članak 10.**

Ovim se člankom propisuje označavanje vozačkih dozvola, kvalifikacijskih kartica vozača ili potvrde za vozače iz trećih država usklađenom oznakom Unije kao dokazom da su stekli odgovarajuću stručnu osposobljenost.

**Uz članak 11.**

Ovim se člankom propisuje postupak izdavanja kvalifikacijskih kartica vozača.

**Uz članak 12.**

Ovim člankom se propisuje osnova za financiranje obavljanja cestovnog prijevoza putnika kao javne usluge.

**Uz članak 13.**

Ovim se člankom briše se dio stavka koji se odnosi na putni list u unutarnjem cestovnom prijevozu.

**Članak 14.**

Ovim člankom se propisuju cjenovni razredi za naplatu autotaksi dozvola te se propisuje donošenje provedbenog propisa koji se propisuje vođenje evidencije o izdanim autotaksi dozvolama.

**Članak 15.**

Ovim se člankom otklanjaju nejasnoće u obavljanju prijevoza za vlastite potrebe.

**Uz članak 16.**

Ovim se člankom briše obveza ishodačenja licencije za obavljanje prijevoza tereta pravnim i fizičkim osobama koje obavljaju prijevoz za vlastite potrebe.

**Uz članak 17.**

Ovim se člankom propisuje koje evidencije vodi Ministarstvo.

**Uz članak 18. do 21.**

Ovim se člancima usklađuju prekršajne odredbe.

**Uz članak 22.**

Ovim se člankom propisuje prijelazno razdoblje za priznavanje potvrda za vozače iz trećih država u kojim nije upisana oznaka Unije.

**Uz članak 23.**

Ovim člankom se propisuje prestanak važenja Pravilnika o putnom listu („Narodne novine“, br. 57/18. i 55/19.).

**Uz članak 24.**

Ovim člankom propisuje se način financiranja prijevoza učenika srednjih škola i određenih kategorija otočnog stanovništva do sklapanja ugovora o javnim uslugama u cestovnom prijevozu.

**Uz članak 25.**

Ovim se člankom propisuje rok za usklađivanje provedbenog propisa iz članka 10. stavka 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18. i 98/19.) s odredbama ovoga Zakona.

**Uz članak 26.**

Ovim člankom se propisuje donošenje provedbenog propisa iz članka 12. ovog Zakona kojim se propisuje visina i način ostvarivanja prava na besplatni otočni cestovni prijevoz i donošenje provedbenog propisa iz članka 19. ovog Zakona kojim se propisuje vođenje evidencije o izdanim autotaksi dozvolama.

**Uz članak 27.**

Ovim člankom se propisuje da osobe koje su do dana stupanja na snagu Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 91/10.) imale najmanje pet godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, oslobađaju se obveze polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje autotaksi prijevoza.

**Uz članak 28.**

Ovim člankom propisuje se da se postupci započeti temeljem Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18. i 98/19.), dovršiti će se po odredbama toga Zakona.

**Uz članak 29.**

Propisuje se stupanje na snagu ovoga Zakona prvoga dana od dana objave u Narodnim novinama iz razloga što je nužno stvoriti zakonsku osnovu za sufinanciranje javnog cestovnog prijevoza putnika kao javne usluge. Javni cestovni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj još uvijek se odvija uglavnom na komercijalnoj osnovi uz sufinanciranje samo određenih kategorija korisnika usluga (prijevoz učenika osnovnih i srednjih škola, prijevoz otočnog stanovništva, prijevoz osoba s invaliditetom i slično) to je dovelo do ukidanja autobusnih

linija u pojedinim područjima, posebno onim slabo naseljenim, zbog čega građani koji žive na tim područjima nemaju nikakvu mogućnost korištenja javnog prijevoza ili nemaju odgovarajući broj autobusnih linija koje bi im omogućavale normalan život i zadovoljenje osnovnih životnih potreba. Situacija je trenutno dodatno otežana zbog pandemije i mjera koje se provode radi sprječavanja širenja zaraze pa je za očekivati da će se zbog neisplativosti obavljanja prijevoza ukidanje linija nastaviti. Stoga je bilo neophodno čim prije osigurati sredstva za sufinanciranje javnog cestovnog prijevoza i sklapanje ugovora o javnoj usluzi u cestovnom prijevozu putnika između jedinica područne (regionalne) samouprave i operatera.

**TEKST ODREDBI VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU, ODNOSNO  
DOPUNJUJU**

Članak 2.

(1) Ovim Zakonom osigurava se provedba sljedećih akata Europske unije:

1. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1071/2009), kako je posljednji put dopunjena Uredbom 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 (SL L 74, 19. 3. 2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba Komisije (EU) 2016/403)

2. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1072/2009)

3. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1073/2009)

4. Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014 od 9. travnja 2014. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu dokumenata za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 2121/98 (SL L 107, 10. 4. 2014.) (u daljnjem tekstu: Uredba Komisije (EU) br. 361/2014)

5. Uredbe Komisije (EU) br. 1213/2010 od 16. prosinca 2010. o uspostavljanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika (SL L 335, 18. 12. 2010.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) br. 1213/2010)

6. Odluke Komisije od 17. prosinca 2009. o minimalnim zahtjevima u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalni elektronički registar poduzeća za cestovni prijevoz (SL L 339, 22. 12. 2009.)

7. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3. 12. 2007.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1370/2007), kako je posljednji put izmijenjena Uredbom (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika (SL L 354, 23. 12. 2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2016/2338) i

8. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3916/90 od 21. prosinca 1990. o mjerama koje treba poduzeti u slučaju krize na tržištu cestovnog prijevoza robe (SL L 375, 31. 12. 1990.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EEZ) br. 3916/90).

(2) Ovim Zakonom u hrvatsko zakonodavstvo preuzimaju se sljedeći akti Europske unije:

1. 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.) i

2. Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4. 2. 2006.).

#### Opći pojmovi

#### Članak 4.

(1) U smislu ovoga Zakona pojedini pojmovi imaju sljedeće značenje:

1. autotaksi prijevoz je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ako se jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili na više mjesta, a iskrcava na samo jednom drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom ili elektroničkom aplikacijom iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, elektroničkom aplikacijom ili neposredno kod vozača i koja nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika

2. autobusni kolodvor je objekt za prihvatanje i otpremanje autobusa i putnika u javnom cestovnom prijevozu, koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenim pravilnikom

3. autobusno stajalište je posebno izgrađena i/ili označena prometna površina određena za zaustavljanje autobusa, koja omogućava sigurni ulazak, odnosno izlazak putnika u/iz vozila

4. centar za osposobljavanje vozača je ustanova koja na temelju rješenja Ministarstva, uz ispunjenje uvjeta propisanih ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenih podzakonskih propisa, provodi programe stjecanja početne kvalifikacije i periodične izobrazbe za vozače koji obavljaju cestovni prijevoz tereta ili putnika sukladno ovom Zakonu

5. daljinar je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između autobusnih kolodvora, odnosno autobusnih stajališta, koji se izrađuje kao javno dostupna elektronička aplikacija od strane Ministarstva ili nositelja javne ovlasti za izradu daljinara koju dodjeljuje Ministarstvo te koji služi kao obvezna podloga za izradu autobusnih voznih redova

6. direktna linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz putnika između početnog i završnog autobusnog kolodvora utvrđenih u voznom redu, bez usputnog ulaska i izlaska (izmjene) putnika

7. domaći prijevoznik je fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba s prebivalištem/sjedištem u Republici Hrvatskoj koja ima licenciju za obavljanje unutarnjeg prijevoza ili licenciju Zajednice ili obavlja prijevoze za vlastite potrebe u skladu s ovim Zakonom

8. dozvola za prijevoz je akt određen ovim Zakonom, međunarodnim ugovorom ili propisom Europske unije, na temelju kojeg se obavlja prijevoz



9. dozvola Zajednice za linijski prijevoz putnika je dozvola koja prijevozniku omogućava obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika na teritoriju država članica Europske unije, sukladno Uredbi (EZ) br. 1073/2009

10. dozvola Europske konferencije ministara prometa – CEMT je multilateralna dozvola za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza tereta na području država članica Međunarodnog transportnog foruma (ITF), a koji se obavlja vozilima registriranim u jednoj od država članica ITF-a

11. države članice su države članice Europske unije

12. ekspresna linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz putnika između početnog i završnog autobusnog kolodvora, sa zaustavljanjem na važnijim usputnim autobusnim kolodvorima po itineraru linije

13. ispitni centar je ustanova koja provodi provjeru znanja za stjecanje početne kvalifikacije vozača i koja ispunjava uvjete određene ovim Zakonom i pravilnikom donesenim na temelju ovoga Zakona

14. itinerar je akt kojim se označava smjer kretanja vozila na liniji

15. izdavatelj licencije je tijelo koje je prema odredbama ovoga Zakona nadležno za izdavanje licencija u cestovnom prijevozu

16. iznajmljivanje vozila s vozačem je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu, u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (prijevoznik) obvezuje najmoprimcu (turistička ili putnička agencija, hotel, agent u cestovnom prijevozu) staviti na raspolaganje osobni automobil kategorije M1 visoke klase koji osim sjedala za vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta) s vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba, prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl.), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovoga Zakona, koji nema obilježja autotaksi prijevoza, a pri čemu usluga mora biti obračunana na temelju vremenske jedinice (sat ili dan), a naplata se vrši bezgotovinskim plaćanjem

17. izvanredni prijevoz je prijevoz vozilima koja sama ili zajedno s teretom premašuju propisane i dopuštene dimenzije ili ukupnu masu, odnosno propisana i dopuštena osovinska opterećenja

18. javni prijevoz je cestovni prijevoz putnika ili tereta koji je pod istim uvjetima dostupan svim korisnicima prijevoznih usluga i koji se obavlja u komercijalne svrhe, radi ostvarenja dobiti od strane prijevoznika

19. javni linijski prijevoz putnika u cestovnom prometu je javni prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto, ako je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (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 određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.) te kategorije M2 ili M3 na određenim linijama i po unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i Općim uvjetima prijevoza i koji se smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim

dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom

20. jedinstvena vozna karta je vozna karta koja putniku omogućava korištenje javnog linijskog prijevoza putnika u različitim granama prometa na području Republike Hrvatske, koji obavljaju različiti prijevoznici s različitim prijevoznim sredstvima, u okviru tarifne unije ili drugih oblika integriranog prijevoza putnika

21. kabotaža je obavljanje unutarnjeg prijevoza tereta ili putnika na području Republike Hrvatske, ako takav prijevoz obavlja prijevoznik Europske unije ili strani prijevoznik, tako da su i mjesto utovara/ukrcaja i mjesto istovara/iskrcaja u tom prijevozu na području Republike Hrvatske, te isti takav prijevoz ako ga domaći prijevoznik obavlja na području druge države

22. komunalni linijski prijevoz putnika je javni cestovni prijevoz putnika na komunalnim linijama unutar područja isključivo jedne jedinice lokalne samouprave, koji se uređuje sukladno ovom Zakonu, propisima o komunalnom gospodarstvu i sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza

23. licencija je akt kojim se odobrava obavljanje djelatnosti javnog prijevoza putnika ili tereta u cestovnom prometu, pružanje kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima i obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu

24. licencija Zajednice je akt kojim se odobrava obavljanje djelatnosti javnog prijevoza putnika ili tereta, u skladu s člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 ili člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009

25. linija je relacija (kod direktnog prijevoza) ili skup relacija (kod ekspresnog i putničkog prijevoza) obavljanja prijevoza putnika u cestovnom prometu od početnog do završnog autobusnog kolodvora, putničkog terminala, odnosno autobusnog stajališta, na kojoj se prevoze putnici po registriranom i objavljenom voznom redu s jednim ili više polazaka

26. mikroprijevoz je oblik javnog prijevoza putnika osobnim automobilom klase M1 ili autobusom klase M2, koji se obavlja na područjima na kojima nema organiziranog javnog prijevoza putnika odnosno na područjima koja karakterizira niska razina prijevozne potražnje, a obavlja se u skladu s ovim Zakonom i nema obilježja drugih oblika prijevoza

27. ministar je ministar nadležan za poslove prometa

28. međuzupanijski linijski prijevoz je javni cestovni prijevoz putnika između autobusnih kolodvora ili autobusnih stajališta u dvije ili više županija, a može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz putnika u skladu s izdanom dozvolom, koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova

29. međunarodni linijski prijevoz je javni cestovni prijevoz putnika između Republike Hrvatske i drugih država, a koji se obavlja u skladu s izdanom dozvolom

30. Nacionalni registar cestovnih prijevoznika je jedinstvena nacionalna evidencija svih podataka o prijevoznicima i svih drugih podataka vezanih za obavljanje djelatnosti u cestovnom prometu iz ovoga Zakona, koju u elektroničkom obliku vodi Ministarstvo, sukladno Uredbi (EZ) br. 1071/2009, Uredbi (EU) 1213/2010 i Odluci Komisije iz članka 2. stavka 1. podstavka 6. ovoga Zakona te sukladno drugim odredbama ovoga Zakona

30.a nadležno upravno tijelo je nadležno upravno tijelo županije odnosno Grada Zagreba u čijem je djelokrugu obavljanje povjerenih poslova državne uprave koji se odnose na cestovni promet

31. opći uvjeti prijevoza su akt koji donosi prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika iz ovoga Zakona, a kojim se utvrđuju uvjeti pod kojima se obavlja prijevoz (cjenik, pravila ponašanja putnika tijekom prijevoza, pravila prijevoza životinja, pravila prijevoza prtljage, pravila ponašanja posade vozila prema putnicima i uvjeti prijevoza te prava tijekom prijevoza osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti), a koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama prijevoznika ili na drugi odgovarajući način

32. opći uvjeti obavljanja kolodvorske djelatnosti su akt koji donosi autobusni ili teretni kolodvor, a kojim pružatelj kolodvorskih usluga utvrđuje uvjete pod kojima će obavljati tu djelatnost te koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama pružatelja kolodvorskih usluga ili na drugi odgovarajući način

33. podvozarstvo je način obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu u kojem prijevoznik koji ima pravo obavljanja prijevoza na određenoj liniji povjerava obavljanje tog prijevoza drugom prijevozniku koji prijevoz obavlja u ime i za račun prijevoznika koji ima pravo obavljanja prijevoza na toj liniji

34. putnik je osoba koju prijevoznik prevozi uz naknadu javnim prijevozom ili bez naknade prijevozom za vlastite ili osobne potrebe, s vozilom kojim se obavlja neki od oblika prijevoza putnika definiranih ovim Zakonom

35. putnička linija je linija na kojoj se obavlja prijevoz između početnog i završnog autobusnog kolodvora odnosno autobusnog stajališta, s obveznim zaustavljanjem na svim usputnim autobusnim kolodvorima odnosno autobusnim stajalištima utvrđenim u voznom redu, osim ako na usputnim autobusnim stajalištima nema potrebe za ulaskom i/ili izlaskom putnika u/iz vozila

36. posebni linijski prijevoz je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole, djece s teškoćama u razvoju, osoba s invaliditetom te osoba smanjene pokretljivosti, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, zaposlenika državnih, područnih (regionalnih) i lokalnih institucija), a koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz, a naručitelj može biti isključivo pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik

37. povremeni prijevoz je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto ili autobusima kategorije M2 ili M3 pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza; u kojem nema ponovljenih elemenata javnog linijskog ili posebnog linijskog prijevoza putnika ili autotaksi prijevoza putnika, u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena prema posebnim propisima te u kojem je, na osnovi ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz

38. prijava prijevoza za vlastite potrebe je isprava koju izdaje nadležno upravno tijelo, kojom se prijevozniku dozvoljava obavljanje prijevoza za vlastite potrebe u cestovnom prometu

39. prijevoz u cestovnom prometu je svaki prijevoz putnika ili tereta, uključujući i vožnju praznog ili nenatovarenog vozila u vezi s tim prijevozom
40. prijevoz u unutarnjem cestovnom prometu je prijevoz na teritoriju Republike Hrvatske
41. prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama je povremeni prijevoz putnika kod kojeg se nizom polaznih i povratnih vožnji prethodno formirane skupine putnika prevoze s istog polaznog mjesta na isto odredišno mjesto. Svaka skupina koja je obavila putovanje u polasku, vraća se u polazno mjesto kasnijom vožnjom istog prijevoznika
42. prijevoz za osobne potrebe je nekomercijalni prijevoz osoba ili tereta koji nenaplatno obavlja fizička osoba isključivo za svoje potrebe, odnosno za potrebe članova/članica svoje uže obitelji, vozilom koje ima u vlasništvu ili koje koristi na temelju ugovora o zakupu/leasingu ili po nekoj drugoj pravnoj osnovi i kojim osobno upravlja ili tim vozilom upravlja član/članica njegove uže obitelji i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza
43. prijevoz za vlastite potrebe je prijevoz osoba ili tereta koji obavljaju fizičke osobe – obrtnici ili pravne osobe kao logističku potporu svojoj osnovnoj djelatnosti, pri čemu je osnovnu djelatnost nemoguće obavljati bez tog prijevoza, a prijevozna djelatnost je samo pomoćna djelatnost te osobe u obavljanju glavne djelatnosti, te koji se obavlja pod uvjetima propisanim ovim Zakonom i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza
44. prijevoznik Europske unije je pravna ili fizička osoba – obrtnik koja ima poslovni nastan u zemljama na području Europske unije i ima licenciju Zajednice za obavljanje prijevoza putnika ili tereta ili obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a nema status domaćeg prijevoznika
45. putni list je propisani obrazac koji prijevoznik ispravno popunjen mora imati u vozilu pri obavljanju povremenog prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu, koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se vodi u propisanoj pisanoj formi i sadržaju
46. putni radni list je propisani obrazac koji sadrži registracijski broj vozila kojim se obavlja javni linijski prijevoz ili posebni linijski prijevoz putnika ili mikroprijevoz, naziv linije (relacije), vrijeme početka i završetka vožnje, podatke o posadi vozila i pravcu njegova kretanja, potpis osobe ovlaštene za izdavanje putnog radnog lista, prostor za upisivanje dolazaka i polazaka s autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u javnom linijskom cestovnom prijevozu, koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se može voditi u pisanoj ili elektroničkoj formi
47. putnički terminal je objekt namijenjen prihvatu i otpremi vozila i putnika na kojem se pružaju usluge prijevoznicima i putnicima (prodaja karata, informiranje, upravljanje prometom i sl.), a koji nije autobusni kolodvor te koji se koristi ponajprije u komunalnom prijevozu putnika, a samo iznimno i u drugim oblicima prijevoza putnika propisanim ovim Zakonom
48. Registar profesionalnih vozača je elektronička evidencija podataka o profesionalnim vozačima koja se vodi kao sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika, a koja najmanje sadrži: osobne podatke o vozačima i vozačkim dozvolama sukladno posebnim propisima kojima se regulira zaštita osobnih podataka i izdavanje vozačkih dozvola, podatke o stečenoj početnoj kvalifikaciji i periodičnoj izobrazbi, podatke o radnom iskustvu i dosadašnjim poslodavcima i sadašnjem poslodavcu, podatke o počinjenim prekršajima u prometu i prijevozu te ostale podatke o profesionalnim vozačima u cestovnom prometu u

Republici Hrvatskoj, a koji se mogu voditi na način utvrđen posebnim propisima o zaštiti osobnih podataka i u skladu s tim propisima

49. relacija je udaljenost između bilo kojih dvaju mjesta na liniji, koja su u voznom redu označena kao autobusni kolodvori, putnički terminali, odnosno autobusna stajališta

50. shuttle prijevoz je prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno i osam + jedno putničko mjesto ili vozilima kategorije M2 ili M3 isključivo između zračnih luka i hotela odnosno središta grada, na temelju pisanog ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika

51. skup vozila je sklop jednog vučnog vozila i najmanje jedne prikolice ili poluprikolice

52. strani prijevoznik je pravna ili fizička osoba – obrtnik koja ima licenciju ili odgovarajuće odobrenje svoje države za obavljanje prijevoza putnika ili tereta ili obavlja prijevoze za vlastite potrebe te ima sjedište/prebivalište u državi koja nije članica Europske unije

53. teretni kolodvor je objekt za prihvata i otpremanje teretnih motornih vozila koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom

54. teretni list je akt koji prati teret tijekom javnog prijevoza i prijevoza tereta za vlastite potrebe i koji mora najmanje sadržavati: datum i mjesto izdavanja, ime i prezime ili naziv pošiljatelja te njegovu adresu, ime i prezime ili naziv prijevoznika, registarsku oznaku vozila, datum i mjesto utovara tereta, ime i prezime ili naziv primatelja i mjesto istovara, naznaku količine i vrste tereta, popis isprava koje se prilažu uz teretni list, a koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se može voditi u elektroničkoj ili pisanoj formi

55. tranzitni prijevoz je prijevoz putnika ili tereta preko teritorija Republike Hrvatske bez ulaska ili izlaska putnika, odnosno utovara ili istovara tereta na teritoriju Republike Hrvatske

56. treće države su sve države koje nisu članice Europske unije

57. unajmljeno vozilo je vozilo koje je na temelju pisanog ugovora o najmu najmodavac, uz financijsku naknadu i na određeno vrijeme, dao na korištenje najmoprimcu radi obavljanja javnog cestovnog prijevoza tereta ili putnika ili prijevoza tereta ili putnika za vlastite potrebe od strane najmoprimca

58. upravitelj prijevoza je fizička osoba zaposlena u pravnoj osobi ili obrtu ili sama fizička osoba – obrtnik ili druga fizička osoba koja temeljem određenog ugovora stvarno i trajno upravlja obavljanjem prijevozničke djelatnosti te pravne osobe ili obrta

59. usklađivanje vozni redova je postupak odobravanja od strane prijevoznika predloženih vozni redova koji tijekom cijele godine obavlja Hrvatska gospodarska komora, a koje se provodi sukladno pravilniku koji donosi ministar

60. vozilo je autobus ili osobno vozilo koji su namijenjeni isključivo prijevozu putnika, odnosno motorno vozilo, prikolica, poluprikolica ili skup vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz tereta, u smislu ovoga Zakona

61. vozni red je pisani akt koji najmanje sadrži: naziv prijevoznika, naziv linije na kojoj se obavlja prijevoz, vrstu linije, redosljed autobusnih kolodvora, putničkih terminala odnosno autobusnih stajališta te njihovu udaljenost od mjesta gdje počinje linija, vrijeme dolaska i

polaska s autobusnih kolodvora, putničkih terminala odnosno autobusnih stajališta, režim održavanja linije, razdoblje u kojem se održava linija te rok važenja voznog reda

62. vozna karta je prijevozna isprava koja se izdaje putniku u javnom linijskom prijevozu putnika, na kojoj je najmanje navedeno polazište, odredište i cijena prijevoza te naziv prijevoznika; koja može biti u papirnatom ili elektroničkom obliku, a dokaz je sklopljenog ugovora o prijevozu, sklopljene police osiguranja tijekom prijevoza te plaćene naknade za prijevoz

63. Zajednica je Europska unija i

64. županijski linijski prijevoz je javni cestovni prijevoz putnika na području jedne županije, a može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjednih županija ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom, a obavlja se temeljem ugovora o javnim uslugama temeljem Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili temeljem dozvole koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova ili temeljem dodijeljene koncesije.

(2) Drugi pojmovi, izrazi i definicije korišteni u ovom Zakonu imaju jednako značenje kao što je definirano drugim propisima Republike Hrvatske, propisima Europske unije, međunarodnim konvencijama i ugovorima te međudržavnim ugovorima koje je sklopila Republika Hrvatska.

(3) Izrazi koji se koriste u ovome propisu, a imaju rodno značenje, odnose se jednako na muški i ženski rod.

## Članak 5.

(1) Vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji su zaposleni u pravnim osobama ili obrtima s poslovnim nastanom u državi članici ili za njih rade i obavljaju cestovni prijevoz javnim cestama u Republici Hrvatskoj moraju steći početnu kvalifikaciju i redovito se osposobljavati kroz obveznu periodičnu izobrazbu, ako upravljaju vozilima za koja je potrebna:

– vozačka dozvola kategorije C1, C1E, C ili CE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna i

– vozačka dozvola kategorije D1, D1E, D ili DE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna.

(2) Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika i koji obavljaju djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza u cestovnom prometu, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije, moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije.

(3) Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, mikroprijevoz, shuttle prijevoz ili povremeni prijevoz putnika, moraju steći početnu kvalifikaciju i osposobljavati se kroz obveznu periodičnu izobrazbu sukladno odredbama stavka 1. podstavka 2. ovoga članka, odnosno prema nastavnom planu i programu za vozače vozila za koja je potrebna vozačka dozvola kategorija D1, D1E, D ili DE ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovrijedna.

(4) Vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji su zaposleni u pravnim osobama ili obrtima s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj ili za njih rade, a

koji su stekli početnu kvalifikaciju i periodičnu izobrazbu te koji upravljaju vozilima za koja su potrebne vozačke dozvole kategorija iz stavka 1. ovoga članka i vozači iz stavaka 2. i 3. ovoga članka obvezno se upisuju u Registar profesionalnih vozača.

(5) Domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije ne smije dopustiti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen u skladu s ovim člankom i ostalim odredbama ovoga Zakona koje reguliraju stručnu osposobljenost vozača.

#### Članak 6.

Iznimno od obveze iz članka 5. stavaka 1., 2. i 3. ovoga Zakona oslobođeni su vozači vozila:

- a) čija najveća brzina kretanja ne prelazi 45 km/h
- b) koja koriste ili su pod nadzorom oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi i snaga odgovornih za održavanja javnog reda i mira
- c) koja se koriste za provjeru na cesti radi tehničkog razvoja, popravaka ili održavanja te novih ili prenamijenjenih vozila koja još nisu puštena u uporabu
- d) koja se koriste u izvanrednim stanjima ili su stavljena na raspolaganje spasilačkim službama
- e) koja se koriste za obuku vozača
- f) koja se koriste za prijevoz za osobne potrebe i
- g) kojima se prevozi materijal ili oprema koju vozač koristi tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost.

#### Početna kvalifikacija

#### Članak 7.

(1) Početna kvalifikacija, osim početne kvalifikacije iz članka 5. stavka 2. ovoga Zakona, stječe se:

- pohađanjem tečaja i provjerom znanja ili
- ubrzanim stjecanjem početnih kvalifikacija.

(2) Pohađanje tečaja i provjera znanja sastoji se od poduke za stjecanje početne kvalifikacije u trajanju od 280 sati te teoretskog i praktičnog dijela ispita. Nakon položena oba dijela ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama (u daljnjem tekstu: SSO o početnim kvalifikacijama).

(3) Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama.

(4) Ubrzano stjecanje početnih kvalifikacija obuhvaća pohađanje tečaja u trajanju od 140 sati i provjeru znanja. Nakon položenog ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti

o ubrzanim početnim kvalifikacijama (u daljnjem tekstu: SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama).

(5) Od obveze stjecanja početne kvalifikacije izuzeti su:

a) vozači koji posjeduju vozačku dozvolu kategorija D1, D1E, D ili DE ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu do 10. rujna 2008.

b) vozači koji posjeduju vozačku dozvolu kategorije C1, C1E, C ili CE ili vozačku dozvolu koja se priznaje kao istovjetna, izdanu do 10. rujna 2009.

c) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju »vozač motornog vozila«, izdanu do 1. srpnja 2013. i

d) vozači koji su stekli odgovarajuću početnu kvalifikaciju sukladno odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (»Narodne novine«, br. 82/13.).

(6) Za stjecanje početne kvalifikacije nije potrebno prethodno imati odgovarajuću vozačku dozvolu, ali se ona mora steći do početka izvođenja obuke samostalne vožnje, odnosno do početka provođenja praktičnog dijela ispita.

(7) Početna kvalifikacija iz članka 5. stavka 2. ovoga Zakona sastoji se od teorijskog ispita iz poznavanja prometnih propisa. Nakon položenog ispita izdaje se svjedodžba o stručnoj osposobljenosti o početnim kvalifikacijama.

(8) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.

## Članak 9.

(1) Periodična izobrazba sastoji se od obuke kojom se vozačima koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i vozačima koji su izuzeti obveze stjecanja početne kvalifikacije, sukladno odredbama članka 7. stavka 5. ovoga Zakona, osigurava dopuna znanja potrebnih za njihov rad, posebno glede povećanja sigurnosti u cestovnom prometu, primjene načela defanzivne vožnje i racionalizacije potrošnje goriva te smanjenja onečišćenja okoliša.

(2) Po završetku obuke vozačima se izdaje svjedodžba kojom se potvrđuje stečena periodična izobrazba (u daljnjem tekstu: SSO o periodičnoj izobrazbi).

(3) Periodičnu izobrazbu moraju proći:

a) vozači koji posjeduju SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama u roku od pet godina nakon izdavanja SSO-a o početnim kvalifikacijama ili SSO-a o ubrzanim početnim kvalifikacijama ili SSO-a o prethodnoj periodičnoj izobrazbi, te nakon toga roka svakih pet godina

b) vozači koji su oslobođeni obveze stjecanja početne kvalifikacije, sedam godina nakon isteka roka propisanog člankom 7. stavkom 5. točkama a) i b) ovoga Zakona, te nakon toga roka svakih pet godina i

c) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju »vozač motornog vozila«, izdanu do 1. srpnja 2013., u roku pet godina od dana izdavanja svjedodžbe, te nakon toga roka svakih pet godina.



(4) Vozači koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i vozači koji su oslobođeni obveze stjecanja početne kvalifikacije te vozači koji imaju SSO o periodičnoj izobrazbi, a koji su dulje od pet godina prestali obavljati poslove vozača, prije početka ponovnog obavljanja poslova vozača dužni su proći periodičnu izobrazbu.

(5) Vozači koji obavljaju prijevoz putnika ili tereta i koji imaju SSO o periodičnoj izobrazbi za jednu od kategorija iz članka 8. stavaka 1. i 2. ovoga Zakona oslobođeni su od obveze periodične izobrazbe za ostale kategorije vozila navedene u članku 8. stavicima 1. i 2. ovoga Zakona.

(6) Vozači koji obavljaju autotaksi prijevoz ili iznajmljivanje vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza putnika u cestovnom prometu nisu dužni pohađati periodičnu izobrazbu.

#### Sadržaj programa izobrazbe i cijena provedbe programa izobrazbe

#### Članak 10.

(1) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu vozači državljani država članica koji u Republici Hrvatskoj imaju prebivalište/boravište.

(2) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu i vozači državljani trećih država ako su zaposleni u pravnim osobama ili obrtima s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj, odnosno ako za njih rade.

(3) Vozači koji imaju prebivalište/boravište u Republici Hrvatskoj prolaze periodičnu izobrazbu u Republici Hrvatskoj.

(4) U Republici Hrvatskoj periodičnu izobrazbu mogu stjecati i vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država koji u Republici Hrvatskoj imaju prebivalište/boravište ili u njoj rade.

(5) Ministar pravilnikom propisuje nastavni plan i program početne i periodične izobrazbe vozača za pojedine kategorije vozila, način provođenja provjere znanja za početne kvalifikacije vozača, izdavanje SSO-a o početnim kvalifikacijama, SSO-a o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO-a o periodičnoj izobrazbi, vođenje evidencije te izgled obrasca SSO-a o početnim kvalifikacijama, SSO-a o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO-a o periodičnoj izobrazbi, sadržaj obvezne stručne literature te postupak odobravanja stručne literature.

(6) Ministar pravilnikom iz stavka 5. ovoga članka propisuje program i sadržaj ispita za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem.

(7) Ministar pravilnikom iz stavka 5. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije i periodične izobrazbe.

## Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri

## Članak 11.

(1) Programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe vozača provode pravne osobe i fizičke osobe – obrtnici koje za to rješenjem ovlasti Ministarstvo.

(2) Pravne osobe i fizičke osobe – obrtnici iz stavka 1. ovoga članka (u daljnjem tekstu: centri za osposobljavanje vozača) mogu dobiti ovlaštenje za provođenje programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe ako imaju:

a) nastavni plan (ako je propisan) i program za stjecanje početne kvalifikacije i periodične izobrazbe, kojim se utvrđuju nastavni sadržaji, plan provedbe izrađen sukladno minimalnim zahtjevima i sadržajima izobrazbe za početnu kvalifikaciju i provedbu periodične izobrazbe i propisan pravilnikom iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona

b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka, sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera i sa stečenim pedagoškim kompetencijama koje se dokazuju potvrdom ustanove koja je ovlaštena za provedbu programa za njihovo stjecanje te s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u stalnom radnom odnosu na puno radno vrijeme

c) u vlasništvu ili zakupu najmanje po jedno motorno vozilo kategorija C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ili DE opremljeno za osposobljavanje

d) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju će se provoditi program za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe pri čemu vozila moraju ispunjavati zahtjeve za ispitna vozila utvrđena posebnim propisima

e) u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijam kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskog dijela osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, pri čemu se za svakog kandidata mora osigurati najmanje 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, a za predavača najmanje 8 m<sup>2</sup> radne površine, u sjedištu centra za osposobljavanje vozača ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave

f) u vlasništvu ili zakupu nastavna sredstva i pomagala za izvođenje programa početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, informatičku opremu i program za realizaciju teorijskog dijela osposobljavanja (računalo i projektor u učionici, »magičnu« ploču, ploču s listovima, pisala za ploče, sheme pojedinih sklopova vozila i/ili originalne ili umanjene modele sklopova vozila, analogni i digitalni tahograf te stručnu literaturu koja obuhvaća sva tematska područja utvrđena programom iz točke a) ovoga stavka, a koja je odobrena u skladu s odredbama ovoga Zakona i pravilnika iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona)

g) računalnu opremu za ostvarivanje informatičke povezanosti i

h) u vlasništvu ili zakupu prometno vježbalište, izvedeno sa suvremenim kolničkim zastorom (asfalt, beton) i propisno označeno, površine najmanje 1500 m<sup>2</sup> i dimenzija najmanje 25 m širine i 60 m duljine, na kojem je moguća provedba praktičnog dijela osposobljavanja.

(3) Ministarstvo će rješenjem ukinuti rješenje o davanju ovlaštenja za provedbu programa za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe centru za osposobljavanje vozača koji prestane ispunjavati uvjete iz stavka 2. ovoga članka ili ako stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe ne provodi u skladu s ovim Zakonom i podzakonskim aktima.

(4) Protiv rješenja iz stavaka 1. i 3. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(5) Ispitni centri provode teorijski i praktični ispit za stjecanje početne kvalifikacije iz članka 7. ovoga Zakona i izdaju odgovarajuću potvrdu o stečenoj stručnoj osposobljenosti (SSO). Ispitne centre osnivaju Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora, Hrvatski autoklub i druge pravne osobe.

(6) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona propisuje najvišu cijenu polaganja ispita za stjecanje početne kvalifikacije vozača u ispitnim centrima, osim kada se ispit polaže sukladno odredbama članka 7. stavka 3. ovoga Zakona.

(7) Na osnivanje ispitnih centara odgovarajuće se primjenjuju odredbe stavaka 1., 3. i 4. ovoga članka.

(8) Centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri dužni su obavljati povjerene im poslove u skladu s izdanim rješenjem, ovim Zakonom i podzakonskim propisima donesenim na temelju ovoga Zakona.

(9) Rješenja o davanju ovlasti za obavljanje poslova centra za osposobljavanje vozača i ispitnog centra upisuju se u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(10) Srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« i koje ispunjavaju uvjete propisane ovim Zakonom imaju status ispitnog centra i obavljaju poslove sukladno odredbama stavka 5. ovoga članka.

(11) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 5. ovoga Zakona propisuje način osnivanja i rada ispitnih centara i način provedbe ispita iz članka 7. stavaka 2., 4. i 7. ovoga Zakona.

## Članak 12.

(1) Policijska uprava nadležna za izdavanje vozačke dozvole na temelju SSO-a iz članka 7. stavaka 2. i 4. i SSO-a iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona označit će, sukladno članku 8. stavcima 1. i 2. podstavku a) točkama 1. i 2. i podstavku b) ovoga Zakona, kodom Europske unije odgovarajuće kategorije vozila kojima vozač smije upravljati, odnosno te podatke unijet će u vozačku dozvolu vozača.

(2) Oznaka koda Europske unije na vozačkim dozvolama ili kvalifikacijska kartica vozača koju je izdalo nadležno tijelo druge države članice dokaz su stručne osposobljenosti vozača i vozač koji obavlja cestovni prijevoz mora imati istu oznaku upisanu u svoju vozačku dozvolu ili kvalifikacijsku karticu vozača.

(3) Svjedodžbe i druge isprave nadležnih tijela iz trećih država priznaju se kao dokaz stečene stručne osposobljenosti vozača samo ako je to utvrđeno međunarodnim ugovorom.

(4) Vozači koji su državljani trećih država i koji su zaposleni u pravnoj osobi ili obrtu s poslovnim nastanom u državi članici ili za nju rade, a upravljaju vozilom za obavljanje prijevoza tereta, posjedovanje početne kvalifikacije i periodične izobrazbe dokazuju potvrdom za vozače iz članka 30. ovoga Zakona.

(5) Vozači koji su državljani trećih država i koji su zaposleni u pravnoj osobi ili obrtu s poslovnim nastanom u državi članici ili za nju rade, a upravljaju vozilom za obavljanje prijevoza putnika, posjedovanje početne kvalifikacije i periodične izobrazbe dokazuju:

- kodom Europske unije na vozačkoj dozvoli ili
- kvalifikacijskom karticom vozača koja je označena kodom Europske unije ili
- nacionalnom svjedodžbom čiju valjanost države članice uzajamno priznaju na svom teritoriju.

(6) Vozači prilikom obavljanja prijevoza moraju kod sebe imati i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor moraju pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije.

(7) Vozači koji zbog bilo kojeg razloga ne mogu dokazati stečenu stručnu osposobljenost kodom Europske unije ili na drugi način propisan odredbama ovoga članka, moraju prilikom obavljanja prijevoza kod sebe imati i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor moraju pokazati SSO o početnoj kvalifikaciji i SSO o periodičnoj izobrazbi.

Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika  
u unutarnjem cestovnom prometu

Članak 33.

(1) Komunalni prijevoz putnika obavlja se temeljem ugovora sklopljenog između prijevoznika i jedinice lokalne samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja, sukladno odluci jedinice lokalne samouprave o komunalnom prijevozu, odredbama ovoga Zakona te odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

(2) Županijski prijevoz putnika obavlja se na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 kao javna usluga ili na temelju dozvole za prijevoz koju nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova izdaje upravno tijelo nadležno za promet jedinice područne (regionalne) samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja ili na temelju koncesije.

(3) Županijski prijevoz putnika može se obavljati na temelju dozvola ili na temelju koncesije samo do sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 ili do sklapanja ugovora o integriranom prijevozu putnika.

(4) Međužupanijski prijevoz putnika obavlja se temeljem dozvole, koju izdaje Ministarstvo, a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova.

(5) Mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području, a u svrhu sklapanja ugovora o javnoj usluzi, određuje nadležno upravno tijelo jedinice

područne (regionalne) samouprave, na temelju analize prijevozne potražnje te analize prijevozne ponude drugih prometnih grana.

(6) Dvije ili više jedinica područne (regionalne) samouprave mogu, ovisno o prijevoznim potrebama i stanju na prijevoznom tržištu, zajednički potpisati ugovor o javnoj usluzi prijevoza i za međuzupanijske linije čija duljina u jednom smjeru prema daljinaru ne prelazi 100 kilometara.

(7) Ako su mreža linija ili dijelovi mreže linija iz stavka 5. ovoga članka obuhvaćeni dozvolama, odnosno voznim redovima u okviru koncesije za prijevoz po kojima se prometovalo na dan stupanja na snagu ovoga Zakona, nadležno upravno županijsko tijelo za promet ili nadležno upravno tijelo za promet Grada Zagreba, prilikom sklapanja ugovora o javnoj usluzi, dužno je uvažiti stečena prava prijevoznika koji su obavljali prijevoz temeljem dozvola ili koncesija na dan stupanja na snagu ovoga Zakona.

(8) Ugovor o prijevozu kao javnoj usluzi iz ovoga članka može se sklopiti na rok koji nije duži od sedam godina.

(9) Ministar pravilnikom o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu propisuje način i postupak usklađivanja autobusnih voznih redova, način sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, dokumentaciju koju je potrebno dostaviti prilikom dodjele prava na prijevoz kao javnoj usluzi ili prilikom podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole, način registriranja, usklađivanja i odobravanja voznih redova za javni linijski prijevoz, način izdavanja dozvola za javni linijski prijevoz i obrazac dozvola za javni linijski prijevoz.

#### IV.d Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu Obavljanje povremenog prijevoza putnika

##### Članak 46.

(1) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može obavljati prijevoznik koji ima licenciju za obavljanje prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika.

(2) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu prijevoznik može obavljati vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno i osam + jedno putničko mjesto ili vozilima kategorije M2 ili M3.

(3) Povremeni prijevoz putnika koji obavlja prijevoznik ne smije sadržavati ponovljene elemente linijskog ni posebnog linijskog prijevoza ni autotaksi prijevoza, kao što su relacija, vrijeme odlaska i dolaska te unaprijed definirana mjesta ulaska i izlaska putnika.

(4) Povremeni prijevoz namijenjen je potrebama za jednokratnim putovanjima i nema funkciju prijevoza dnevne migracije.

(5) Povremeni prijevoz putnika obavlja se na temelju pisanog ugovora sklopljenog između naručitelja prijevoza i prijevoznika.

(6) Pri obavljanju povremenog prijevoza putnika vozač u vozilu mora imati presliku ugovora o prijevozu iz stavka 5. ovoga članka, ispravno popunjeni putni list te dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavka 6. i 10. ovoga Zakona.

(7) Ako je povremeni prijevoz putnika reguliran ugovorom kojim je obuhvaćeno više putovanja, u vozilu prijevoznik, osim ugovora, mora imati i nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (vaučer, zahtjev za prijevoz i sl.).

(8) Povremeni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati kao kružna vožnja zatvorenih vrata, putovanje punog vozila u polasku i praznog u povratku, putovanje praznog vozila u polasku i punog u povratku te kao prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama, o čemu je potrebno napraviti bilješku u određenu rubriku putnog lista.

(9) Ministar će pravilnikom propisati obrazac, sadržaj, način popunjavanja i čuvanja putnih listova za obavljanje povremenog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu te način vođenja i rokove čuvanja putnih listova.

#### IV.e Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu

##### Obavljanje autotaksi prijevoza putnika

##### Članak 47.

(1) Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na temelju licencije za autotaksi prijevoz putnika i dozvole za autotaksi prijevoz putnika, sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 1. ovoga Zakona.

(2) Pravne i fizičke osobe – obrtnici koji obavljaju autotaksi prijevoz, isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukrcaja i iskrcaja putnika mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta, a za vožnju mogu koristiti posebno obilježene prometne trake koje im daju prednost kretanja.

(3) Dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza iz stavka 1. ovoga članka rješenjem izdaje nadležno upravno tijelo za promet jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba. Pravna ili fizička osoba – obrtnik može dobiti dozvolu više jedinica lokalne samouprave ako zadovoljava sve uvjete propisane ovim Zakonom.

(4) Dozvola iz stavka 1. ovoga članka izdat će se pravnoj ili fizičkoj osobi – obrtniku koja ima važeću licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu u trenutku predaje zahtjeva za izdavanje dozvole.

(5) Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb ne može ograničiti broj izdanih dozvola na svom području.

(6) Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb može donijeti propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola.

(7) Najviša naknada za izdavanje dozvole ne može biti viša od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene netoplaće u pravnim osobama u jedinici lokalne samouprave, odnosno

Gradu Zagrebu za posljednji mjesec za koji su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole.

(8) Pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik podnosi jedinici lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu zahtjev za izdavanje dozvole u pisanom ili u elektroničkom obliku. Uz zahtjev treba priložiti presliku važeće licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika.

(9) Ako je omogućeno izdavanje dozvole u elektroničkom obliku, svi potrebni dokazi prilažu se u elektroničkom obliku.

(10) Ako podnositelj urednog zahtjeva ispunjava propisane uvjete, nadležno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba izdaje rješenje o dozvoli za obavljanje autotaksi prijevoza te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik dozvole.

(11) Nadležno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba dužno je odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole i donijeti odgovarajuće rješenje u roku od 15 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva.

(12) Ako nadležno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba ne odluči o zahtjevu u navedenom roku, po zahtjevu će postupati Ministarstvo, koje će donijeti odgovarajuće rješenje u roku od idućih 15 dana, u kojem slučaju se naknada za izdavanje dozvole iz stavka 7. ovoga članka uplaćuje u korist državnog proračuna Republike Hrvatske.

(13) Dozvola se izdaje na razdoblje od pet godina, a najdulje do dana isteka licencije.

(14) Dozvola nije prenosiva i može je koristiti samo prijevoznik kojem je izdana.

(15) Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik dužan je dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Zahtjev za obnovu dozvole podnosi se najkasnije dva mjeseca prije isteka roka njezina važenja.

(16) Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu dozvole, nadležno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba zahtjev će odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu.

(17) Izvornik dozvole nalazi se u sjedištu autotaksi prijevoznika.

(18) Prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno tijekom vožnje vozač autotaksi prijevoznika dužan je u vozilu imati presliku dozvole.

(19) Sve izdane dozvole i licencije za autotaksi prijevoz putnika te podatke o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz izdavatelji licencija i dozvola dužni su upisati u Bazu izdanih licencija i dozvola za autotaksi prijevoz, koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(20) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provodi Ministarstvo, službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i ministarstva nadležnog za financije, službenici Carinske uprave (u daljnjem tekstu: Carinska uprava) te

komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja.

(21) U obavljanju nadzora iz stavka 20. ovoga članka komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave, službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i Carinske uprave imaju ovlast pregleda dokumentacije, licencije, dozvola, vozila i vozača.

(22) U slučaju utvrđenih nepravilnosti službenici iz stavka 20. ovoga članka obvezni su o tome sastaviti pisano izvješće i dostaviti ga inspekciji cestovnog prometa na daljnje postupanje.

#### Opće odredbe o obavljanju prijevoza za vlastite potrebe

#### Članak 93.

(1) Vozila koja se koriste za prijevoz za vlastite potrebe moraju biti u vlasništvu prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe ili moraju biti uzeta u zakup od strane prijevoznika na temelju ugovora o zakupu ili leasingu ili moraju biti na raspolaganju za korištenje temeljem druge osnove (podzakup i sl.).

(2) Dokaz o raspoloživosti vozila za prijevoz tijekom obavljanja prijevoza za vlastite potrebe prijevoznik mora imati u vozilu (ugovor, sporazum, i sl.).

(3) Vozilom kojim prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe mora upravljati osoba zaposlena kod prijevoznika – pravne osobe, prijevoznika – fizičke osobe obrtnika ili sama fizička osoba – obrtnik prijevoznik.

(4) Dokaz da je osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe zaposlena kod prijevoznika – pravne osobe, prijevoznika – fizičke osobe obrtnika ili je sama fizička osoba – obrtnik prijevoznik, prijevoznik tijekom obavljanja prijevoza mora imati u vozilu (ugovor o radu ili prijavu na mirovinsko i zdravstveno osiguranje ili zadnji isplatni listić od plaće ili prijavu – registraciju obrta ili Obrtnicu).

(5) Vozila kojima prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe moraju biti označena i opremljena sukladno propisu iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona.

(6) Prijevoznik koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe isto je dužan prijaviti nadležnom upravnom tijelu županije odnosno Grada Zagreba prema sjedištu ili prebivalištu prijevoznika.

(7) Nadležno upravno tijelo prijevozniku rješenjem izdaje Prijavu prijevoza za vlastite potrebe i upisuje ju u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(8) Prijevoznik može započeti obavljanje prijevoza za vlastite potrebe s danom izdavanja Prijave prijevoza za vlastite potrebe.

(9) Prijava prijevoza za vlastite potrebe izdaje se na neodređeno vrijeme.

(10) Izvod Prijave prijevoza za vlastite potrebe izdaje se prijevozniku za svako vozilo kojim se obavlja prijevoz za vlastite potrebe, o čemu se podaci upisuju u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.



(11) Izvod Prijave prijevoza za vlastite potrebe iz stavka 10. ovoga članka prijevoznik tijekom prijevoza mora imati u vozilu.

(12) Na postupak izdavanja, ukidanja, promjene podataka i prestanka važenja Potvrde o prijavi prijevoza za vlastite potrebe na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovoga Zakona koje se odnose na postupak izdavanja, ukidanja, promjene podataka i prestanka važenja licencije.

(13) Protiv rješenja o izdavanju Prijave prijevoza za vlastite potrebe može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(14) Prijevoznik koji ima neku od licencija iz članka 14. stavka 2. ovoga Zakona ili licenciju Zajednice za prijevoz tereta ili putnika prijevoz za vlastite potrebe obavlja temeljem te licencije.

(15) Ministar će pravilnikom iz članka 14. stavka 12. ovoga Zakona propisati obrazac Prijave prijevoza za vlastite potrebe, obrazac izvoda Prijave prijevoza za vlastite potrebe za pojedino vozilo, način evidentiranja Prijava prijevoza za vlastite potrebe te način unošenja Prijava prijevoza za vlastite potrebe u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

#### Prijevoz tereta za vlastite potrebe

#### Članak 95.

(1) Prijevozom tereta za vlastite potrebe smatra se prijevoz koji obavljaju prijevoznici sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 43. ovoga Zakona ako su ispunjeni sljedeći dodatni uvjeti:

- teret koji se prevozi mora biti u vlasništvu ili prodan, kupljen, dan ili uzet u najam, proizveden, dopunjen, prepravljen ili popravljen od strane prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe
- svrha puta mora biti prijevoz tereta do ili od prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe te njegovo premještanje unutar ili izvan sjedišta prijevoznika koji obavlja prijevoz za vlastite potrebe
- vozilima kojima se obavlja takav prijevoz moraju upravljati vozači zaposleni kod prijevoznika – pravne osobe, prijevoznika – fizičke osobe obrtnika ili sam prijevoznik fizička osoba – obrtnik i
- vozila moraju biti u vlasništvu, zakupu ili leasingu ili na neki drugi način stavljena na raspolaganje prijevozniku koji obavlja prijevoz.

(2) Prijevoznik koji obavlja prijevoz iz stavka 1. ovoga članka mora u vozilu imati dokaz da obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe (račun, otpremnicu, teretni list i sl.).

(3) Prijevoz tereta za vlastite potrebe u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu domaći prijevoznik može obavljati teretnim vozilima najveće dopuštene mase do 12 tona.

(4) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima najveće dopuštene mase preko 12 tona, može ga obavljati isključivo temeljem licencije iz članka 14. stavka 2. podstavka 1. ili temeljem licencije Zajednice za prijevoz tereta iz članka 28. ovoga Zakona.

## Vođenje Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika

## Članak 107.

- (1) Ministarstvo vodi Nacionalni registar cestovnih prijevoznika u elektroničkom obliku kao jedinstvenu nacionalnu evidenciju svih podataka vezanih za odredbe ovoga Zakona, odredbe uredbi Europske unije, odredbe međunarodnih konvencija i ugovora te drugih propisa kojima se regulira djelatnost cestovnog prijevoza putnika i tereta, a koji su od važnosti za nesmetano funkcioniranje prijevoznog tržišta.
- (2) Ministarstvo će na svojim mrežnim (web) stranicama omogućiti pristup Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika, u sadržaju sukladno posebnim propisima kojima se regulira zaštita osobnih podataka.
- (3) Nacionalni registar cestovnih prijevoznika može sadržavati i sve druge podatke od važnosti za nesmetano i kvalitetno funkcioniranje prijevoznog tržišta prijevoza putnika i tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu.
- (4) Sadržaj i način vođenja Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika pravilnikom propisuje ministar.

## Laki prekršaji fizičkih osoba – vozača

## Članak 112.

- (1) Lakim prekršajem fizičke osobe – vozača smatra se:
  - ako vozač prilikom obavljanja prijevoza kod sebe nema ili na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor ne pokaže važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije (članak 12. stavak 6.)
  - ako vozač koji ne dokaže stečenu stručnu osposobljenost kodom Europske unije prilikom obavljanja prijevoza kod sebe nema ili na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor ne pokaže SSO o početnoj kvalifikaciji i SSO o periodičnoj izobrazbi (članak 12. stavak 7.)
  - ako vozač u vozilu tijekom prijevoza nema potvrdu da vozilo zadovoljava posebne uvjete iz članka 13. stavka 1. ovoga Zakona (članak 13. stavak 5.)
  - ako tijekom prijevoza vozač domaćeg prijevoznika u vozilu nema izvod iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz (članak 23. stavak 14.)
  - ako tijekom prijevoza vozač autotaksi vozila u vozilu nema običnu presliku licencije za obavljanje autotaksi prijevoza (članak 23. stavak 15.)
  - ako vozač autotaksi vozila prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno tijekom vožnje u vozilu nema običnu presliku dozvole za autotaksi prijevoz (članak 47. stavak 18.)
  - ako vozač prijevoznika u vozilu nema dokument iz kojeg je razvidno da je riječ o jednom od prijevoza iz članka 89. stavka 1. ovoga Zakona (članak 89. stavak 2.).
- (2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1000,00 kuna.

## Teški prekršaji fizičkih osoba – vozača

## Članak 114.

- (1) Teškim prekršajem fizičke osobe – vozača smatra se:
- ako vozač u vozilu nema ili ako osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže suglasnost izdavatelja dozvole za obavljanje podvozarstva (članak 42. stavak 3.)
  - ako vozač prijevoznika u javnom linijskom prijevozu putnika postupa tako da ne prihvati i ne preveze svaku osobu uz prihvrat prtljage sukladno odredbama Općih uvjeta prijevoza ili ako ne poštuje vozni red i ostale uvjete iz dozvole, odnosno ugovora o prijevozu ili ako koristi mjesta za zaustavljanje koja nisu predviđena voznim redom ili ako ukrcava ili iskrcava putnike izvan autobusnih kolodvora, putničkih terminala ili autobusnih stajališta koji su određeni voznim redom ili ako osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže izvod iz licencije za obavljanje unutarnjeg prijevoza ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz kao javnu uslugu ili ako u vozilu nema ispravno popunjeni putni radni list u županijskom i međuzupanijskom javnom linijskom i posebnom linijskom prijevozu i mikroprijevozu ili ako u vozilu nema primjerak ugovora o podvozarstvu ili ako u vozilu nema primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika u običnoj preslici ili ako nema u vozilu dokaz kojim se dokazuje radni status vozača kod prijevoznika koji obavlja prijevoz ili ako nema u vozilu potvrdu za vozače iz trećih država ako je obveznik njezina posjedovanja (članak 43. stavak 1.)
  - ako vozač prijevoznika obavlja shuttle prijevoz putnika ako u vozilu za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza nema presliku ugovora i cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 6. i 10. ovoga Zakona (članak 45. stavak 3.)
  - ako vozač prijevoznika obavlja povremeni prijevoz putnika a da u vozilu nema presliku ugovora o prijevozu i ispravno popunjeni putni list i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 6. i 10. ovoga Zakona (članak 46. stavak 6.)
  - ako vozač prijevoznika u vozilu nema ili u slučaju kontrole osobi ovlaštenoj za nadzor ne dokaže ispunjavanje uvjeta kojima se dopušta korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta, odnosno ako nema ugovor o najmu ili ovjerenu presliku ugovora o najmu u kojem su, među ostalim, navedeni podaci o najmodavcu i najmoprimcu, datum sklapanja ugovora, trajanje ugovora te podaci o vozilu ili kada vozač nije najmoprimac, ako se u vozilu ne nalazi ugovor o radu ili ovjerena preslika ugovora o radu u kojem su navedeni podaci o najmoprimcu i vozaču, datum sklapanja ugovora o radu, rok trajanja ugovora o radu ili posljednji obračunski platni listić ili obrazac prijave vozača na zdravstveno i mirovinsko osiguranje (članak 78. stavak 3.)
  - ako vozač prijevoznika u slučaju kontrole osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže teretni list (članak 79. stavak 2.).

- (2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila novčanom kaznom u iznosu od 1000,00 do 2000,00 kuna.

## Vrlo teški prekršaji

## Članak 115.

- (1) Vrlo teškim prekršajem smatra se:
- ako centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri obavljaju povjerene im poslove suprotno izdanom rješenju, ovome Zakonu i podzakonskim propisima (članak 11. stavak 8.)

- ako prijevoznik nije stručno osposobljen, odnosno ako nema zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza ili ako nema sklopljen ugovor o obavljanju poslova upravitelja prijevoza s fizičkom osobom koja je stručno osposobljena, odnosno pravnom osobom koja ima zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza (članak 20. stavak 1.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ne pruža svoje prijevozne usluge svim korisnicima prijevoza bez diskriminacije i pod jednakim uvjetima ili ako ne donese i ne primjenjuje cjenik prijevoznih usluga i ako putnicima ne izdaje vozne karte sukladno cjeniku ili ako obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu suprotno odredbama ovoga Zakona, potpisanim ugovorima o javnoj usluzi, važećim voznim redovima, važećim dozvolama, važećim cjenicima te Općim uvjetima prijevoza ili ako za vrijeme prijevoza u vozilu nema primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) i po kojima se prijevoz obavlja ili ako za vrijeme prijevoza u vozilu nema ostalu dokumentaciju propisanu odredbama ovoga Zakona ili ako se ne brine za red, sigurnost i redovitost obavljanja prijevoza ili ako javno, a najmanje na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način, ne objavi početak, izmjenu ili prestanak obavljanja prijevoza po određenom voznom redu, liniji odnosno dozvoli (članak 34.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u županijskom prijevozu ili međuzupanijskom prijevozu jednim vozilom održava prijevoz temeljem više od jedne dozvole, odnosno voznog reda, osim u uvjetima kada to dozvoljava razina prijevozne potražnje sukladno odredbama članka 41. stavka 3. ovoga Zakona (članak 41. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza bez odgovarajuće licencije ili protivno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 16. ovoga Zakona ili ako vozači ne zadovoljavaju uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 9. ovoga Zakona (članak 51. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem bez odgovarajuće licencije (članak 51. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu suprotno izdanoj dozvoli i njezinim sastavnim dijelovima (itineraru, cjeniku i voznom redu), bez dozvole ili drugim vozilom osim autobusima (članak 62. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja međunarodni linijski prijevoz putnika na području država članica bez dozvole Zajednice ili suprotno toj dozvoli (članak 63. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države bez dozvole ili suprotno izdanoj dozvoli i njezinim sastavnim dijelovima (itineraru, cjeniku i voznom redu) (članak 64. stavak 1.)
- ako domaći prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između država članica kao kabotažu, a ne popunjava putni list (članak 68. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih država bez pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika ili bez dozvole ili drugim vozilima osim autobusima (članak 69. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja javni prijevoz tereta bez ugovora o prijevozu, suprotno ugovoru o prijevozu ili suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 75.)
- ako strani prijevoznik obavlja prijevoz tereta u Republiku Hrvatsku ili iz nje bez dozvole (članak 87. stavak 1.)
- ako strani prijevoznik za cijelo vrijeme trajanja vožnje na teritoriju Republike Hrvatske u vozilu nema pravilno popunjenu dozvolu za prijevoz tereta (članak 87. stavak 5.)

- ako strani prijevoznik obavlja kabotažu na teritoriju Republike Hrvatske bez posebne dozvole (članak 90. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja nisu u vlasništvu pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe ili koja nisu uzeta u zakup (članak 93. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a da se dokaz o raspoloživosti vozila za takav prijevoz ne nalazi u vozilu (članak 93. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da vozilom ne upravlja osoba zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili sama fizička osoba – obrtnik (članak 93. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da se u vozilu ne nalazi dokaz da je osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili je sama fizička osoba (članak 93. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da vozila kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe nisu označena i opremljena sukladno propisu iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona (članak 93. stavak 5.)
- ako prijevoznik nije prijavio obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nadležnom upravnom tijelu (članak 93. stavak 6.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe prije izdavanja Prijave prijevoza za vlastite potrebe (članak 93. stavak 8.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da se izvod Prijave prijevoza za vlastite potrebe ne nalazi u vozilu (članak 93. stavak 11.)
- ako prijevoznik obavlja međunarodni prijevoz osoba za vlastite potrebe tako da ne pribavi potvrdu o prijavi prijevoza za vlastite potrebe (članak 94. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz osoba za vlastite potrebe tako da se potvrda o prijavi prijevoza za vlastite potrebe za vrijeme prijevoza ne nalazi u vozilu (članak 94. stavak 3.)
- ako prijevoznik koji obavlja prijevoz putnika za vlastite potrebe u unutarnjem cestovnom prometu u vozilu nema dokaz da obavlja prijevoz za vlastite potrebe (članak 94. stavak 6.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 43. ovoga Zakona ili bez ispunjenih dodatnih uvjeta za obavljanje prijevoza tereta za vlastite potrebe (članak 95. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe tako da u vozilu tijekom obavljanja prijevoza nema dokaz da obavlja prijevoz za vlastite potrebe (članak 95. stavak 2.)
- ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe u unutarnjem ili međunarodnom cestovnom prometu teretnim vozilima najveće dopuštene mase iznad 12 tona (članak 95. stavak 3.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika na županijskim, međužupanijskim i međunarodnim linijama u mjestu u kojem postoji autobusni kolodvor ne koristi taj autobusni kolodvor (članak 100. stavak 1.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 70.000,00 kuna.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 70.000,00 kuna.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 25.000,00 kuna.

## Najteži prekršaji

## Članak 116.

(1) Najtežim prekršajem smatra se:

- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen (članak 5. stavak 5.)
- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema pravo upravljati tim vozilom s obzirom na životnu dob (članak 8. stavak 6.)
- ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta u unutarnjem cestovnom prometu bez licencije ili ako nije upisana u sudski, odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza (članak 14. stavak 1.)
- ako autotaksi prijevoznik ne vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz (članak 14. stavak 7.)
- ako autotaksi prijevoznik na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor ne da evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz na uvid (članak 14. stavak 9.)
- ako autotaksi prijevoznik ne prijavi izdavatelju licencije promjene u evidenciji u roku od osam dana od dana nastanka promjene (članak 14. stavak 10.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost temeljem izdane licencije za vrijeme trajanja mjere o privremenoj zabrani obavljanja djelatnosti (članak 26. stavak 6.)
- ako prijevoznik danom pravomoćnosti i izvršnosti rješenja o trajnom ukidanju licencije ne obustavi obavljanje djelatnosti za koju je licencija izdana (članak 27. stavak 5.)
- ako pravna ili fizička osoba – obrtnik obavlja djelatnost međunarodnog javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta bez licencije Zajednice (članak 28. stavak 1.)
- ako prijevoznik povjeri obavljanje prijevoza vozaču iz trećih država kojemu nije izdana potvrda za vozače iz članka 5. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 (članak 30. stavak 4.)
- ako pravna ili fizička osoba – obrtnik ili druga fizička osoba obavlja autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu bez licencije ili dozvole ili suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 1. ovoga Zakona (članak 47. stavak 1.)
- ako strani prijevoznik obavlja prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu naizmjeničnim vožnjama bez dozvole (članak 71. stavak 1.)
- ako domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije obavljaju izvanredni prijevoz tereta u cestovnom prometu bez dozvole za izvanredni prijevoz (članak 77. stavak 2.)
- ako domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije obavljaju izvanredni prijevoz tereta tako da se dozvola tijekom prijevoza ne nalazi u vozilu ili ako dozvola nije pravilno popunjena (članak 77. stavak 3.)
- ako prijevoznik Europske unije obavlja kabotažu u prijevozu putnika na području Republike Hrvatske suprotno Uredbi (EZ) br. 1073/2009 (članak 91.)
- ako prijevoznik Europske unije obavlja kabotažu u prijevozu tereta na području Republike Hrvatske suprotno Uredbi (EZ) br. 1072/2009 (članak 92.)
- ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik obavlja agencijsku djelatnost u cestovnom prijevozu bez licencije ili ako nije registriran za obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu (članak 96. stavak 2.)
- ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik obavlja djelatnost pružanja kolodvorskih usluga na teretnim kolodvorima bez licencije (članak 102. stavak 1.).

- (2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 35.000,00 do 100.000,00 kuna.
- (3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 35.000,00 do 100.000,00 kuna.
- (4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 20.000,00 do 35.000,00 kuna.

- PRILOZI**
- **Izvešće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**
  - **Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom Europske unije**
  - **Usporedni prikaz podudaranja odredbi propisa Europske unije s prijedlogom propisa**



# Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

Redni broj	Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
1	<p><b>Slavonija Bus d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Temeljem objave javnog savjetovanja o prijedlogu izmjene i dopune Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ovim putem dajemo svoje zahtjeve i prijedloge za izmjenama i dopunama istoga Zakona te zahtijevamo da se iste uvrste u prijedlog Zakona. Kao i u javnom savjetovanju za prethodne izmjene navedenog Zakona ovim putem ponovo zahtijevamo brisanje stavaka 6. i 7., članka 33. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu zbog toga što su navedena dva stavka usmjerena ka kršenju načela tržišnog natjecanja, prvo i osnovno u odnosu na županijska tržišta javnog linijskog prijevoza, a zatim i na tržište međuzupanijskog javnog linijskog prijevoza na spojenim područjima susjednih tržišta iz razloga kako je navedeno u dosadašnjoj komunikaciji oko navedenih odredbi. To osobito zbog toga što je više od dvije godine neprimjene navedenih odredbi jasno da iste nisu provedive i u pravno i u praksi jer su suprotne Uredbi ( EZ ) 1370/2007. koja je u izravnoj primjeni u Republici Hrvatskoj. Nadalje, kako Zakon o prijevozu u cestovnom prometu dio djelatnosti javnog linijskog prijevoza putnika geografski predviđen za područja jedinica lokalnih samouprava – županija, predviđa u obliku i formi javne usluge, a sukladno metodologiji i zakonskom okviru kako je gore navedeno i kako predlažemo, tako predlažemo izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem i međunarodnom prometu pojednostavi i otvori tržištu, pojednostavnjeno da se pristup tome dijelu tržišta liberalizira. Točnije, predlažemo ukidanje postupka usklađivanja međuzupanijskih i međunarodnih vozni redova definiranog u čl. 4. st 1. tč. 59 i ukidanje i brisanje navedenog stavka. Vezano na ukidanje postupka usklađivanja vozni redova za međuzupanijske i međunarodne linije potrebno je izmijeniti i sve relevantne odredbe čl. 31. - 43. i čl. 61. – 73. koji definiraju i uključuju rezultate postupka usklađivanja (usklađeni vozni red) na način da postupak izdavanja dozvola bude propisan i kontroliran od strane nadležnog Ministarstva, a sam pristup međuzupanijskim i međunarodnim linijama do kraja liberaliziran i prepušten poslovnim odlukama svakog prijevoznika. Prijevoznici moraju zadovoljavati uvjete i elemente pristupa djelatnosti prijevoza putnika (uvjeti za pridobivanje Licence), uvjetima tehničke ispravnosti i sigurnosti vozila, pravilnog rasporeda i angažmana vozača u dijelu</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b></p> <p>Navedene primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a uzet će se u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

zakonom propisanih razdoblja vožnje i dnevnih i tjednih odmora, izmirene porezne i druge proračunske obaveze (doprinosi) no sam izbor linije, svih usputnih stajališta, režima prometovanja, vremena polaska i dolazaka, itinerara i cjenika mora biti isključivo u domeni prijevoznika koji navedenom linijom gospodari u svoje ime i za svoj račun bez državnih subvencija i potpora. Obzirom da odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se definira način, opseg i provedba postupaka za uspostavljanje javne usluge na područjima pojedinih županija izlaze iz administrativnih okvira i granica pojedinih županija te obuhvaćaju linije dužine do 100km, predlažemo ukidanje tih odredbi o dužini linija koje su predmet obuhvata javne usluge, te prepuštanje organiziranja međužupanijskih linija isključivo vodeći se komercijalnim odlukama prijevoznika, a temeljeno na pojednostavljenom, liberaliziranom pristupu i postupku. Također, temeljeno na praski država članica EU i zakonodavnom okviru kojega uvodi Uredba (EZ) 1073/2009, predlažemo sustavnu izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se na odobrenim linijama Zajednice omogući i unutarnji (međužupanijski) prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske jednako kako je to dozvoljeno i na međužupanijskim linijama. Iznimno, unutarnji prijevoz putnika na međužupanijskim relacijama u sklopu dozvole Zajednice može biti odobren temeljem reciprociteta kojom druga država članica EU isto odobrava prijevoznicima sa nastanom u Republici Hrvatskoj. Slijedom navedenih prijedloga, potrebno je u potpunosti izmijeniti pripadajući podzakonski akt, Pravilnik o obavljanju linijskog prijevoza putnika koji uvodi brojna dodatna diskriminatorska ograničenja u dijelu međunarodnih linija, suglasnosti autobusnih kolodvora i načina odvijanja javno linijskog prijevoza putnika. Obrazloženje: navedeni prijedlozi izmjena Zakona u prijevozu u cestovnom prometu bi trebali sustav javnog linijskog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj definirati kroz dva osnovna oblika i modela. Sa jedne strane postoji oblik javne usluge u javnom linijskom prijevozu putnika na području i u okviru administrativnih granica pojedinih županija koje se uređuje temeljen odredbi Uredbe (EZ) 1370/2007. Pristup toj djelatnosti i grani prijevoza putnika mora i treba biti transparentan i proveden temeljem javnog nadmetanja, budući je isti sufinanciran javnim (proračunskim) sredstvima, te se takvim postupkom mora zaštititi javni interes i postići optimalna ponuda javnog linijskog prijevoza putnika na područjima županija na način zadovoljavanja osnovnih i ustavnih prava za mobilnošću svih građana Republike Hrvatske. Tako proveden postupak tržišno je transparentan i omogućava svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj jednaku mogućnost sudjelovanja u postupcima javne nabave i pristup tom dijelu tržišta, a temeljem važeće zakonske regulative sa područja javne nabave. Današnji sustav županijskih linija i/ili javne usluge je u potpunosti zatvoren i dugoročno nedostupan svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pod jednakim uvjetima i predodređen je za postojeće, monopolističke prijevoznike. Sa druge strane, sustav

<p>javnog linijskog prijevoza na međužupanijskim i međunarodnim linijama treba biti oslobođen nepotrebne birokratizacije i nepotrebnih troškova za usklađivanje vozni redova, te u potpunosti pojednostavljen i liberaliziran. Pristup tom dijelu tržišta prijevoza putnika treba biti jednostavan, informatiziran i kontrolabilan (samo registriranje vozni redova bez usklađivanja) od strane nadzornih tijela Republike Hrvatske, no u potpunosti prepušten gospodarskoj inicijativi svakog pojedinog prijevoznika. Otvaranje tržišta prijevoza putnika na međužupanijskim i međunarodnim linijama omogućiti će i potaknuti razvoj, investicije i poduzetničke slobode, te omogućiti svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pristup tom gospodarskom segmentu na jednak i ne diskriminatoran način. Važno je napomenuti, da je sustav javnog linijskog prijevoza putnika na međužupanijskim i međunarodnim linijama krajnje komercijalan i ne podliježe sufinanciranju ili subvencioniranju od strane tijela javne uprave (iz proračunskih sredstava) te je nejasno zbog čega je onda zakonski ograničen i diskriminatoran. Današnji sustav usklađivanja vozni redova za obavljanje međužupanijskih i međunarodnih linija je krajnje zatvoren i diskriminatoran, te je to tržište prijevoza putnika rezervirano isključivo za prijevoznike koji taj posao obavljaju desetljećima i svojim manipuliranjem u postupcima usklađivanja vozni redova štite vlastite monopolističke pozicije. Osim toga, radi primjene važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu zahtijevamo žurno primjenu postupka usklađivanja vozni redova na međužupanijskim linijama javnog prijevoza putnika putem aplikacije iz članka 3., stavak 3. Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza.</p>	
<p>2 <b>Zajednica ustanova za obrazovanje odraslih Republike Hrvatske</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  Prijedlozi/mišljenja A) U članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. predlažemo brisati stavak 3. („(3) Obrazloženje: Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje svjedodžbe SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnome radu smatramo nepotrebnim i dodatnim administrativnim opterećenjem. B) Članak 5. NPZID dopuniti stavkom 9. koji glasi: „(9) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.“, odnosno predlažemo vratiti odredbu iz trenutno važećeg Zakona. Obrazloženje: Ako bi se gore</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod “95” u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa. Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme kao uvjeta za izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika. Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije. Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete. Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog</p>

navedena odredba brisala, to bi značilo da stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez ikakve završene škole pa ni osnovne. Stoga je potrebno ostaviti postojeći uvjet posjedovanja srednje stručne spreme, koji je propisan u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7. C) Članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije i periodične izobrazbe, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. Obrazloženje: Ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, jer će uvijek biti onih koji će nuditi „dampinške“ cijene kako bi privukli više polaznika, što će neminovno dovesti do neloyalne konkurencije i u konačnici do pada kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Stoga molimo i predložimo ostaviti propisanu cijenu. Prema uvjetima koji se predlažu u ovom Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje ni jedna pravna osoba ne bi mogla ekonomski egzistirati kao centar za osposobljavanje ako bi samo izvodila programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe. Uostalom, s postojećim uvjetima i čestim izmjenama propisa, i danas svi centri za osposobljavanje egzistiraju u sklopu pravnih osoba koje se bave drugim djelatnostima, jer inače nema ekonomske opravdanosti. Bez propisane makar i minimalne financijske konstrukcije nije moguće realizirati propisano poslovanje, posebno kada se radi o privatnim ustanovama. Isto ih stavlja u nepovoljan položaj odnosu na ustanove u državnom vlasništvu. Imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje ekonomske isplativosti, isto bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno. D) U odnosu na članak 9. NPZID, kojim se u Zakon ugrađuje novi članak 11. a, predlaže se da u članku 11.a, u stavku 3. točka a. glasi: „a) stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu.“ Obrazloženje: Predložena odredba u suprotnosti je sa Zakonom o radu. E) U članku 11.a dodati novi stavak 3. koji glasi: „3) Ustanove koje na dan stupanja na snagu ovog zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila imaju status ispitnog centra.“ Stavci 3. do 10. postaju stavci 4. do 11. Obrazloženje: Nema opravdanog razloga da se ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne ili prekvalifikacije za

iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.

<p>zanimanje vozač motornog vozila ne prizna status ispitnog centra. Ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila svojim polaznicima izdaju Svjedodžbu o završnome radu i takvi polaznici ne bi mogli upisati oznaku koda Europske unije kod odgovarajuće kategorije vozila u vozačkoj dozvoli vozača. Polaznici se ne bi mogli niti zaposliti na radnom mjestu vozača motornog vozila, a imaju izrazito veće stečene kompetencije u odnosu na stjecanje početnih kvalifikacija, što je u suprotnosti s Ustavom i Zakonom o strukovnom obrazovanju, kojim je propisano da se strukovnim obrazovanjem stječe kvalifikacija određene razine, koja se dokazuje javnom ispravom i koja omogućava uključivanje na tržište rada. Ovim se degradiraju ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila, ukoliko nemaju status ispitnog centra, u odnosu na one ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila, koje bi imale status ispitnog centra. Ujedno se ovim degradira i svjedodžba o završnome radu, jer ne omogućuje zapošljavanje, nego treba dodatno imati SSO o početnim kvalifikacijama. Ovako se degradiraju i polaznici koji su stekli zanimanje vozač motornog vozila, nakon završenog obrazovanja pri ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila, koje nemaju status ispitnog centra. Nepotrebno je izdavanje dodatne svjedodžbe kada je već izdana Svjedodžba o završnome radu za zanimanje vozač motornog vozila. Stoga je najjednostavnije i najprihvatljivije rješenje da ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila imaju status ispitnog centra bez potrebe za ispunjavanjem dodatnih uvjeta. Ako bi članak 9. NPZID, odnosno novi članak 11.a Zakona bio prihvaćen u predloženom obliku, ustanove u kojima se početne kvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje, morale bi, između ostalog, zaposliti stručne djelatnike kako je navedeno u stavku 3. točka a) istog članka samo da bi mogle izdati još jednu svjedodžbu (SSO o početnim kvalifikacijama), što mislimo da nema smisla, jer navedeni kadrovi za taj postupak apsolutno nisu potrebni. F) Predlažemo brisati članak 19. NPZID. Obrazloženje: Slijedom prijedloga i obrazloženja koje smo dali na članak 9. NPZID da se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme ili prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila prizna status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, nadamo se da će naš prijedlog biti prihvaćen te u tom slučaju ova odredba nema svrhu.</p>	
<p>3 <b>Miljenko Ćorak</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA ZAHTJEV:</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prema prijedlogu ovoga Zakona kod "95" se ne unosi u vozačku dozvolu uz vozačku kategoriju B Primjedba se ne odnosi na odredbe Zakona, a ista će biti uzeta u obzir kod izmjene predmetnog Pravilnika. Licencija</p>

Ukidanje putnog lista pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu (članak 4., stavak 1., točka 45. ZOPCP-a) te samim time ukidanje knjige putnih listova pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu. Obrazloženje: Prema svim propisima prijevoznik u vozilu mora imati ugovore o prijevozu, naloge te je dužan voditi evidenciju prijeđenih kilometara. Samim time ispunjavanje knjige putnih listova je isključivo prepisivanje podataka iz već dostupnih dokumenata, nepotreban trošak prijevozniku, nepotrebno gubljenje vremena vozača te novi parafiskalni namet uveden kako bi se omogućilo dodatno financiranje Hrvatske gospodarske komore. Dapače, svi podaci koje je potrebno unijeti u knjigu putnih listova navedeni su u samom nalogu. Ispunjavanje predmetnih putnih listova vozaču oduzima previše vremena za vrijeme pružanja usluge. Vozač za vrijeme svog radnog vremena može prevoziti različite relacije, ne sa istom grupom putnika te bi za svaku pojedinačnu grupu trebao upotrijebiti novi putni list što osim gubitka vremena vozača, prijevoznicima stvara i dodatni nepotreban trošak. Sukladno ovom zahtjevu, potrebno je izvršiti brisanje stavka 8. i stavka 9. u članku 46. ZOPCP-a. ZAHTJEV: Uređenje odredbi vezanih za oznaku koda Europske unije za vozače sa B kategorijom Obrazloženje: Potrebno je ukinuti obaveznu oznaku koda Europske unije za vozače s B kategorijom ili, ako je to neprovedivo, provesti uređenje odredbi vezanih za isto. Pri uvođenju obveze za oznakom koda Europske unije za vozače sa B kategorijom potrebno je provesti usklađenje Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o vozačkoj dozvoli, prema kojem oznaka koda Europske unije ne može biti upisana u vozačku dozvolu za vozače s B kategorijom. Prema članku 12. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, stavak 6., navodi se da vozač prilikom obavljanja prijevoza na zahtjev ovlaštene osobe mora pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije, što je neprovedivo za vozače s položenom isključivo B kategorijom. Bez obzira što isti imaju uvjerenje o posjedovanju koda Europske unije, prilikom inspekcijskih nadzora ispisuju se prekršajni nalozi zbog neupisanog koda Europske unije u vozačkoj dozvoli. ZAHTJEV: Izmjena članka 6., stavka 5. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe Obrazloženje: Osim izmjena određenih stavki Zakona o cestovnom prometu potrebno je izvršiti i promjene u pratećim pravilnicima. Sukladno Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, prema čl. 6. st. 5. osobni automobil kategorije M1 ima ograničenu starosnu dob od najviše 7 godina. Sva vozila koja se koriste za najam vozila s vozačem su limuzine minimalno E segmenta (članak 4.,stavak 1., točka 16. ZOPCP-a) te kao takva su visokog cjenovnog razreda. Uvođenjem limita na starosnu dob tih vozila njihova isplativost je nemoguća budući se u tako kratkom vremenu ne mogu amortizirati. Smatramo da za tu kategoriju vozila starosna dob vozila mora biti neograničena ili minimalno povišena na 10

Zajednice se izdaje u skladu s Uredbom 1073/2009/EZ, a odnosi se samo na vozila iznad devet sjedala uključujući sjedalo za vozača. Vođenje registra prijevoznika koji obavljaju povremeni prijevoz nije moguće jer se za tu vrstu prijevoza ne izdaju posebne licencije.

<p>godina. ZAHTEJ: Digitalizacija i smanjenje dokumentacije u vozilima          Obrazloženje: Predlažemo izmjenu ZOPCP-a, članak 46. stavak 6. Po predloženoj izmjeni prijevoznik u vozilu treba imati isključivo nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (voucher, zahtjev za prijevoz i sl.), potpisan i ovjeren od strane nalogodavca. Također, tražimo da svi radni nalozi mogu biti vozaču dostavljeni putem e-mail adrese koju ima instaliranu na svom mobilnom uređaju te da kao takav bude pravovaljan. Ugovori o prijevozu i cjenici sa poslovnim partnerima, naručiteljima usluge, su poslovna tajna te kao takvi ne bi smjeli biti dostupni djelatnicima kao ni inspektorima zaduženima za provođenje nadzora. Kod ovog prijedloga posebnu pozornost treba staviti na cjenike koji su poslovna tajna između dva poslovna subjekta, a sastavni su dio većine ugovora o prijevozu. U slučaju da inspektor posumnja u vjerodostojnost naloga, predlaže se od tvrtke zatražiti dostavu ugovora o prijevozu. Na taj način se ne bi kršio GDPR, vozači ne bi bili upoznati sa odredbama ugovora koje prijevoznici imaju s naručiteljima te bi se smanjila količina dokumentacije u vozilima, a sve u smjeru digitalizacije i rasterećenja poduzetnika. ZAHTEJ: Uvođenje međunarodne licencije, odnosno licencije Zajednice za vozila 7+1, 8+1 i limuzine minimalno E segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem          Obrazloženje: Tražimo uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem, kako bi vozila te kategorije hrvatskih registarskih oznaka bila konkurenta i izjednačena sa pružateljima istih usluga iz drugih država članica Europske unije. PRIJEDLOG: Uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost</p>	
<p>4 <b>FlixBus CEE South d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>          Kao i u javnom savjetovanju za prethodne izmjene navedenog Zakona ovim putem ponovo zahtijevamo brisanje stavaka 6. i 7., članka 33. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu zbog toga što su navedena dva stavka usmjerena ka kršenju načela tržišnog natjecanja, prvo i osnovno u odnosu na županijska tržišta javnog linijskog prijevoza, a zatim i na tržište međuzupanijskog javnog linijskog prijevoza na spojenim područjima susjednih tržišta iz razloga kako je navedeno u dosadašnjoj komunikaciji oko navedenih odredbi. To osobito zbog toga što je više od dvije godine neprimjene navedenih odredbi jasno da iste nisu provedive i u pravno i u praksi jer su suprotne Uredbi ( EZ ) 1370/2007. koja je u izravnoj primjeni u Republici Hrvatskoj. Nadalje, kako Zakon o prijevozu u cestovnom prometu dio djelatnosti javnog linijskog prijevoza putnika geografski predviđen za područja jedinica lokalnih samouprava – županija, predviđa u obliku i formi javne usluge, a sukladno metodologiji i zakonskom okviru kako je gore navedeno i kako predlažemo, tako predlažemo izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem i međunarodnom</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Navedene primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a uzet će se u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p>

prometu pojednostavi i otvori tržištu, pojednostavljeno da se pristup tome dijelu tržišta liberalizira. Točnije, predlažemo ukidanje postupka usklađivanja međužupanijskih i međunarodnih vozni redova definiranog u čl. 4. st 1. tč. 59 i ukidanje i brisanje navedenog stavka. Vezano na ukidanje postupka usklađivanja vozni redova za međužupanijske i međunarodne linije potrebno je izmijeniti i sve relevantne odredbe čl. 31. - 43. i čl. 61. – 73. koji definiraju i uključuju rezultate postupka usklađivanja (usklađeni vozni red) na način da postupak izdavanja dozvola bude propisan i kontroliran od strane nadležnog Ministarstva, a sam pristup međužupanijskim i međunarodnim linijama do kraja liberaliziran i prepušten poslovnim odlukama svakog prijevoznika. Prijevoznici moraju zadovoljavati uvjete i elemente pristupa djelatnosti prijevoza putnika (uvjeti za pridobivanje Licencije), uvjetima tehničke ispravnosti i sigurnosti vozila, pravilnog rasporeda i angažmana vozača u dijelu zakonom propisanih razdoblja vožnje i dnevnih i tjednih odmora, izmirene porezne i druge proračunske obaveze (doprinosi) no sam izbor linije, svih usputnih stajališta, režima prometovanja, vremena polaska i dolazaka, itinerara i cjenika mora biti isključivo u domeni prijevoznika koji navedenom linijom gospodari u svoje ime i za svoj račun bez državnih subvencija i potpora. Obzirom da odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se definira način, opseg i provedba postupaka za uspostavljanje javne usluge na područjima pojedinih županija izlaze iz administrativnih okvira i granica pojedinih županija te obuhvaćaju linije dužine do 100km, predlažemo ukidanje tih odredbi o dužini linija koje su predmet obuhvata javne usluge, te prepuštanje organiziranja međužupanijskih linija isključivo vodeći se komercijalnim odlukama prijevoznika, a temeljeno na pojednostavljenom, liberaliziranom pristupu i postupku. Također, temeljeno na praski država članica EU i zakonodavnom okviru kojega uvodi Uredba (EZ) 1073/2009, predlažemo sustavnu izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se na odobrenim linijama Zajednice omogući i unutarnji (međužupanijski) prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske jednako kako je to dozvoljeno i na međužupanijskim linijama. Iznimno, unutarnji prijevoz putnika na međužupanijskim relacijama u sklopu dozvole Zajednice može biti odobren temeljem reciprociteta kojom druga država članica EU isto odobrava prijevoznicima sa nastanom u Republici Hrvatskoj. Slijedom navedenih prijedloga, potrebno je u potpunosti izmijeniti pripadajući podzakonski akt, Pravilnik o obavljanju linijskog prijevoza putnika koji uvodi brojna dodatna diskriminatorna ograničenja u dijelu međunarodnih linija, suglasnosti autobusnih kolodvora i načina odvijanja javno linijskog prijevoza putnika. Obrazloženje: navedeni prijedlozi izmjena Zakona o prijevozu u cestovnom prometu bi trebali sustav javnog linijskog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj definirati kroz dva osnovna oblika i modela. Sa jedne strane postoji oblik javne usluge u javnom linijskom prijevozu putnika na području i u okviru administrativnih granica pojedinih županija



<p>koje se uređuje temeljem odredbi Uredbe (EZ) 1370/2007. Pristup toj djelatnosti i grani prijevoza putnika mora i treba biti transparentan i proveden temeljem javnog nadmetanja, budući je isti sufinanciran javnim (proračunskim) sredstvima, te se takvim postupkom mora zaštititi javni interes i postići optimalna ponuda javnog linijskog prijevoza putnika na područjima županija na način zadovoljavanja osnovnih i ustavnih prava za mobilnošću svih građana Republike Hrvatske. Tako proveden postupak tržišno je transparentan i omogućava svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj jednaku mogućnost sudjelovanja u postupcima javne nabave i pristup tom dijelu tržišta, a temeljem važeće zakonske regulative sa područja javne nabave. Današnji sustav županijskih linija i/ili javne usluge je u potpunosti zatvoren i dugoročno nedostupan svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pod jednakim uvjetima i predodređen je za postojeće, monopolističke prijevoznike. Sa druge strane, sustav javnog linijskog prijevoza na međužupanijskim i međunarodnim linijama treba biti oslobođen nepotrebne birokratizacije i nepotrebnih troškova za usklađivanje voznih redova, te u potpunosti pojednostavljen i liberaliziran. Pristup tom dijelu tržišta prijevoza putnika treba biti jednostavan, informatiziran i kontrolabilan (samo registriranje voznih redova bez usklađivanja) od strane nadzornih tijela Republike Hrvatske, no u potpunosti prepušten gospodarskoj inicijativi svakog pojedinog prijevoznika. Otvaranje tržišta prijevoza putnika na međužupanijskim i međunarodnim linijama omogućiti će i potaknuti razvoj, investicije i poduzetničke slobode, te omogućiti svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pristup tom gospodarskom segmentu na jednak i ne diskriminatoran način. Važno je napomenuti, da je sustav javnog linijskog prijevoza putnika na međužupanijskim i međunarodnim linijama krajnje komercijalan i ne podliježe sufinanciranju ili subvencioniranju od strane tijela javne uprave (iz proračunskih sredstava) te je nejasno zbog čega je onda zakonski ograničen i diskriminatoran. Današnji sustav usklađivanja voznih redova za obavljanje međužupanijskih i međunarodnih linija je krajnje zatvoren i diskriminatoran, te je to tržište prijevoza putnika rezervirano isključivo za prijevoznike koji taj posao obavljaju desettljećima i svojim manipuliranjem u postupcima usklađivanja voznih redova štite vlastite monopolističke pozicije.</p>	
<p>5 <b>Josip Bekavac</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  <b>ZAHTJEV:</b> Sukladno čl. 13 st. 7. ZOPCP-a tražimo izmjene Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe na način da se izmijeni odredba o starosti vozila na 10 godina ili prijeđenih 300.000 km. <b>Obrazloženje:</b> Nova vozila danas imaju garanciju od 7 godina, a tendencija je da se garantni rok povećava i uskoro će biti 10 godina. Nema smisla da vozilo koje je u garantnom roku ne zadovoljava uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza. Također, preventivnim pregledima se utvrđuje ispravnost</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

<p>vozila te stoga starost ne smije biti u prvom planu nego sigurnost. ZAHTJEV: Tražimo izmjene čl. 48. st.3 ZOPCP-a, u kojem je navedeno da cjenik autotaksi prijevoza samostalno utvrđuje prijevoznik, a mora sadržavati najmanje cijenu po 1 prijeđenom kilometru. Obrazloženje: Ova odredba je preširoka i dala je mogućnost malverzacijama, od više cjenika do više načina obračuna cijene. Stoga je potrebno jasnije definirati način utvrđivanja cjenika od strane prijevoznika, odnosno definirati točan način utvrđivanja obveznih elemenata cijene, na način da se ne narušava tržišno natjecanje, ali da se spriječe malverzacije. ZAHTJEV: Izmjenama ZOPCP-a nužno je jasnije definirati korištenje autotaksi stajališta. Obrazloženje: Nemogućnost lokalnih samouprava da odredi broj dozvola na svom području dovelo je do ogromnog pritiska na stajališta, pogotovu u sezoni na Jadranu.</p>	
<p>6 <b>TEO TOMŠIĆ</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>          ZAHTJEV: Ukidanje putnog lista pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu (članak 4., stavak 1., točka 45. ZOPCP-a) te samim time ukidanje knjige putnih listova pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu. Obrazloženje: Prema svim propisima prijevoznik u vozilu mora imati ugovore o prijevozu, naloge te je dužan voditi evidenciju prijeđenih kilometara. Samim time ispunjavanje knjige putnih listova je isključivo prepisivanje podataka iz već dostupnih dokumenata, nepotreban trošak prijevozniku, nepotrebno gubljenje vremena vozača te novi parafiskalni namet uveden kako bi se omogućilo dodatno financiranje Hrvatske gospodarske komore. Dapače, svi podaci koje je potrebno unijeti u knjigu putnih listova navedeni su u samom nalogu. Ispunjavanje predmetnih putnih listova vozaču oduzima previše vremena za vrijeme pružanja usluge. Vozač za vrijeme svog radnog vremena može prevoziti različite relacije, ne sa istom grupom putnika te bi za svaku pojedinačnu grupu trebao upotrijebiti novi putni list što osim gubitka vremena vozača, prijevoznicima stvara i dodatni nepotreban trošak. Sukladno ovom zahtjevu, potrebno je izvršiti brisanje stavka 8. i stavka 9. u članku 46. ZOPCP-a. ZAHTJEV: Uređenje odredbi vezanih za oznaku koda Europske unije za vozače sa B kategorijom Obrazloženje: Potrebno je ukinuti obaveznu oznaku koda Europske unije za vozače s B kategorijom ili, ako je to neprovedivo, provesti uređenje odredbi vezanih za isto. Pri uvođenju obveze za oznakom koda Europske unije za vozače sa B kategorijom potrebno je provesti usklađenje Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o vozačkoj dozvoli, prema kojem oznaka koda Europske unije ne može biti upisana u vozačku dozvolu za vozače s B kategorijom. Prema članku 12. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, stavak 6., navodi se da vozač prilikom obavljanja prijevoza na zahtjev ovlaštene osobe mora pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije, što je neprovedivo za vozače s položenom isključivo B kategorijom. Bez obzira što</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Prema prijedlogu ovoga Zakona kod "95" se ne unosi u vozačku dozvolu uz vozačku kategoriju B. Primjedba se ne odnosi na odredbe Zakona, a ista će biti uzeta u obzir kod izmjene predmetnog Pravilnika. Licencija Zajednice se izdaje u skladu s Uredbom 1073/2009/EZ, a odnosi se samo na vozila iznad devet sjedala uključujući sjedalo za vozača. Vođenje registra prijevoznika koji obavljaju povremeni prijevoz nije moguće jer se za tu vrstu prijevoza ne izdaju posebne licencije.</p>

isti imaju uvjerenje o posjedovanju koda Europske unije, prilikom inspekcijskih nadzora ispisuju se prekršajni nalozi zbog neupisanog koda Europske unije u vozačkoj dozvoli. ZAHTJEV: Izmjena članka 6., stavka 5. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe  
Obrazloženje: Osim izmjena određenih stavki Zakona o cestovnom prometu potrebno je izvršiti i promjene u pratećim pravilnicima. Sukladno Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, prema čl. 6. st. 5. osobni automobil kategorije M1 ima ograničenu starosnu dob od najviše 7 godina. Sva vozila koja se koriste za najam vozila s vozačem su limuzine minimalno E segmenta (članak 4.,stavak 1., točka 16. ZOPCP-a) te kao takva su visokog cjenovnog razreda. Uvođenjem limita na starosnu dob tih vozila njihova isplativost je nemoguća budući se u tako kratkom vremenu ne mogu amortizirati. Smatramo da za tu kategoriju vozila starosna dob vozila mora biti neograničena ili minimalno povišena na 10 godina. ZAHTJEV: Digitalizacija i smanjenje dokumentacije u vozilima  
Obrazloženje: Predlažemo izmjenu ZOPCP-a, članak 46. stavak 6. Po predloženoj izmjeni prijevoznik u vozilu treba imati isključivo nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (voucher, zahtjev za prijevoz i sl.), potpisan i ovjeren od strane nalogodavca. Također, tražimo da svi radni nalozi mogu biti vozaču dostavljeni putem e-mail adrese koju ima instaliranu na svom mobilnom uređaju te da kao takav bude pravovaljan. Ugovori o prijevozu i cjenici sa poslovnim partnerima, naručiteljima usluge, su poslovna tajna te kao takvi ne bi smjeli biti dostupni djelatnicima kao ni inspektorima zaduženima za provođenje nadzora. Kod ovog prijedloga posebnu pozornost treba staviti na cjenike koji su poslovna tajna između dva poslovna subjekta, a sastavni su dio većine ugovora o prijevozu. U slučaju da inspektor posumnja u vjerodostojnost naloga, predlaže se od tvrtke zatražiti dostavu ugovora o prijevozu. Na taj način se ne bi kršio GDPR, vozači ne bi bili upoznati sa odredbama ugovora koje prijevoznici imaju s naručiteljima te bi se smanjila količina dokumentacije u vozilima, a sve u smjeru digitalizacije i rasterećenja poduzetnika. ZAHTJEV: Uvođenje međunarodne licencije, odnosno licencije Zajednice za vozila 7+1, 8+1 i limuzine minimalno E segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem  
Obrazloženje: Tražimo uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem, kako bi vozila te kategorije hrvatskih registarskih oznaka bila konkurenta i izjednačena sa pružateljima istih usluga iz drugih država članica Europske unije. PRIJEDLOG: Uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika  
Obrazloženje: Predlažemo uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika, u kojem bi se objedino popis svih izdanih licencija za povremeni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj. U registru bi, osim naziva tvrtke ili obrta, bilo potrebno navesti i broj prijevoznih

<p>sredstava s kojim tvrtka/obrt raspolaže kao i broj licencija Zajednice zbog transparentnosti podataka u sektoru povremenog prijevoza putnika. Pojavom korona krize, pri razgovorima predstavnika Inicijative povremenog prijevoza putnika s ministarstvima te stručnim službama JLS-ova, došlo se do spoznaje da u RH niti jedna institucija nema egzaktan podatak koliko tvrtki obavlja djelatnost povremenog prijevoza putnika niti koliko je licenciranih prijevoznika povremenog prijevoza putnika po pojedinim JLS-ovima.</p>	
<p>7 <b>MARKO SLIŠKOVIĆ</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  <b>POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA ZAHTJEV:</b>  Ukidanje putnog lista pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu (članak 4., stavak 1., točka 45. ZOPCP-a) te samim time ukidanje knjige putnih listova pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu. Obrazloženje: Prema svim propisima prijevoznik u vozilu mora imati ugovore o prijevozu, naloge te je dužan voditi evidenciju prijeđenih kilometara. Samim time ispunjavanje knjige putnih listova je isključivo prepisivanje podataka iz već dostupnih dokumenata, nepotreban trošak prijevozniku, nepotrebno gubljenje vremena vozača te novi parafiskalni namet uveden kako bi se omogućilo dodatno financiranje Hrvatske gospodarske komore. Dapače, svi podaci koje je potrebno unijeti u knjigu putnih listova navedeni su u samom nalogu. Ispunjavanje predmetnih putnih listova vozaču oduzima previše vremena za vrijeme pružanja usluge. Vozač za vrijeme svog radnog vremena može prevoziti različite relacije, ne sa istom grupom putnika te bi za svaku pojedinačnu grupu trebao upotrijebiti novi putni list što osim gubitka vremena vozača, prijevoznicima stvara i dodatan nepotreban trošak. Sukladno ovom zahtjevu, potrebno je izvršiti brisanje stavka 8. i stavka 9. u članku 46. ZOPCP-a. ZAHTJEV: Uređenje odredbi vezanih za oznaku koda Europske unije za vozače sa B kategorijom Obrazloženje: Potrebno je ukinuti obaveznu oznaku koda Europske unije za vozače s B kategorijom ili, ako je to neprovedivo, provesti uređenje odredbi vezanih za isto. Pri uvođenju obveze za oznakom koda Europske unije za vozače sa B kategorijom potrebno je provesti usklađenje Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o vozačkoj dozvoli, prema kojem oznaka koda Europske unije ne može biti upisana u vozačku dozvolu za vozače s B kategorijom. Prema članku 12. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, stavak 6., navodi se da vozač prilikom obavljanja prijevoza na zahtjev ovlaštene osobe mora pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije, što je neprovedivo za vozače s položenom isključivo B kategorijom. Bez obzira što isti imaju uvjerenje o posjedovanju koda Europske unije, prilikom inspekcijskih nadzora ispisuju se prekršajni nalozi zbog neupisanog koda Europske unije u vozačkoj dozvoli. ZAHTJEV: Izmjena članka 6., stavka 5. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prema prijedlogu ovoga Zakona kod "95" se ne unosi u vozačku dozvolu uz vozačku kategoriju B. Primjedba se ne odnosi na odredbe Zakona, a ista će biti uzeta u obzir kod izmjene predmetnog Pravilnika. Licencija Zajednice se izdaje u skladu s Uredbom 1073/2009/EZ, a odnosi se samo na vozila iznad devet sjedala uključujući sjedalo za vozača. Vođenje registra prijevoznika koji obavljaju povremeni prijevoz nije moguće jer se za tu vrstu prijevoza ne izdaju posebne licencije.</p>

prijevoz za vlastite potrebe  
Obrazloženje: Osim izmjena određenih stavki Zakona o cestovnom prometu potrebno je izvršiti i promjene u pratećim pravilnicima. Sukladno Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, prema čl. 6. st. 5. osobni automobil kategorije M1 ima ograničenu starosnu dob od najviše 7 godina. Sva vozila koja se koriste za najam vozila s vozačem su limuzine minimalno E segmenta (članak 4.,stavak 1., točka 16. ZOPCP-a) te kao takva su visokog cjenovnog razreda. Uvođenjem limita na starosnu dob tih vozila njihova isplativost je nemoguća budući se u tako kratkom vremenu ne mogu amortizirati. Smatramo da za tu kategoriju vozila starosna dob vozila mora biti neograničena ili minimalno povišena na 10 godina.

ZAHTJEV: Digitalizacija i smanjenje dokumentacije u vozilima  
Obrazloženje: Predlažemo izmjenu ZOPCP-a, članak 46. stavak 6. Po predloženoj izmjeni prijevoznik u vozilu treba imati isključivo nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (voucher, zahtjev za prijevoz i sl.), potpisan i ovjeren od strane nalogodavca.

Također, tražimo da svi radni nalozi mogu biti vozaču dostavljeni putem e-mail adrese koju ima instaliranu na svom mobilnom uređaju te da kao takav bude pravovaljan. Ugovori o prijevozu i cjenici sa poslovnim partnerima, naručiteljima usluge, su poslovna tajna te kao takvi ne bi smjeli biti dostupni djelatnicima kao ni inspektorima zaduženima za provođenje nadzora. Kod ovog prijedloga posebnu pozornost treba staviti na cjenike koji su poslovna tajna između dva poslovna subjekta, a sastavni su dio većine ugovora o prijevozu. U slučaju da inspektor posumnja u vjerodostojnost naloga, predlaže se od tvrtke zatražiti dostavu ugovora o prijevozu. Na taj način se ne bi kršio GDPR, vozači ne bi bili upoznati sa odredbama ugovora koje prijevoznici imaju s naručiteljima te bi se smanjila količina dokumentacije u vozilima, a sve u smjeru digitalizacije i rasterećenja poduzetnika.

ZAHTJEV: Uvođenje međunarodne licencije, odnosno licencije Zajednice za vozila 7+1, 8+1 i limuzine minimalno E segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem  
Obrazloženje: Tražimo uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem, kako bi vozila te kategorije hrvatskih registarskih oznaka bila konkurenta i izjednačena sa pružateljima istih usluga iz drugih država članica Europske unije.

PRIJEDLOG: Uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika  
Obrazloženje: Predlažemo uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika, u kojem bi se objedino popis svih izdanih licencija za povremeni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj. U registru bi, osim naziva tvrtke ili obrta, bilo potrebno navesti i broj prijevoznih sredstava s kojim tvrtka/obrt raspolaže kao i broj licencija Zajednice zbog transparentnosti podataka u sektoru povremenog prijevoza putnika. Pojavom korona krize, pri razgovorima predstavnika Inicijative povremenog prijevoza putnika s ministarstvima te stručnim službama JLS-ova, došlo se do spoznaje

	<p>da u RH niti jedna institucija nema egzaktni podatak koliko tvrtki obavlja djelatnost povremenog prijevoza putnika niti koliko je licenciranih prijevoznika povremenog prijevoza putnika po pojedinim JLS-ovima. Marko Slišković, koordinator Odbora za prijevoz Udruge Glas poduzetnika</p>	
<p>8</p>	<p><b>MARKO SLIŠKOVIĆ</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  <b>PRIJEVOZ TERETA: Čl. 10.</b> navodi da se pravilnikom određuje minimalna cijena stjecanja početnih i periodičkih kvalifikacija, te se u čl. 11. određuju zahtjevi koje trebaju ispuniti centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri. Tražimo izmjenu odredbi i usklađenje s Direktivom 2006/123/EZ. Obrazloženje Kao što je već upozoravano, potrebno je zakonske odredbe uskladiti s Direktivom 2006/123/EZ. Nastavno na zakonsku odredbu donesen je Pravilniku o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (NN 50/2018) kojim je napravljeno dodatno financijsko opterećenje prijevoznicima i vozačima, na način da su dotadašnji troškovi od prosječno 800,00 kn povećani prosječno na 1.500,00 kn što smatramo apsolutno neprihvatljivim. S druge strane, zakonskom odredbom su ispitnim centrima nametnute dodatne obveze glede broja i stručnosti zaposlenih. Vjerujemo da je intencija zakonodavstva bila uređenje tržišta, međutim postignut je potpuno suprotni efekt. Stoga predlažemo izmjenu citiranih zakonskih odredbi i usklađenje s Direktivom 2006/123/EZ. Članak 76. U tekstu st. 1. navodi se :  (1) Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu mora se obavljati sukladno propisima kojima se regulira sigurnost prometa na cestama te uporaba i održavanje javnih cesta. Predlažemo dodati sljedeće stavke: (2) Pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik 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 određenim podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz. (3) Odgovornost za postupanje suprotno odredbama stavka 2. ovoga članka, pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik snose solidarno. Obrazloženje U svrhu povećanja sigurnosti prometa na cestama, kao i u cilju održavanja postojeće cestovne prometne infrastrukture, potrebno je uvesti i naglasiti odgovornost svih strana uključenih u realizaciju prijevoznog procesa za pretovar vozila. Naime, u praksi se događa da prijevoznici u svoja vozila utovaruju prekomjernu količinu tereta neadekvatnim vaganjem pošiljatelja tereta ili promjenama količine tereta u odnosu na dokumentaciju, a posebno u prijevozu rasutih tereta. Na takav način se ugrožava sigurnost prometa i narušava ravnopravno tržišno natjecanje. Pritom sam vozač ili prijevoznik nemaju mogućnost neposredne provjere stvarnog opterećenja vozila, već može postupati isključivo s povjerenjem u dokumentaciju koju mu utovaritelj predoči. Stoga se predloženom izmjenom dio odgovornosti za pretovar prebacuje i na pošiljatelja</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije. Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Navedeno je uređeno Zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Kontrolu ispravnosti dozvole mogu obavljati samo ovlaštena tijela državne uprave. Navedena odredba je u suprotnosti s odredbama Uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009 prema kojima za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nije potrebno imati licencu bez obzira na najveću dopuštenu masu vozila. Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, međutim Ministarstvo će istu uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu.</p>

tereta, utovaritelja, koji u prijevoznom postupku raspolaže sa relevantnim podacima o količini i vrsti tereta. U vezi s tom odredbom predlažemo u čl. 115. stavak 1. dodati kaznenu odredbu koja glasi: „ako pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereće suprotno podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno preko najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja određenih podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz“. Čl. 82., raspodjela stranih dozvola Brisati odredbu temeljem koje raspodjelu stranih dozvola MMPPI obavlja putem Komora i sve prateće zakonske odredbe sadržane u ostatku teksta čl. 83., 84. Obrazloženje: iz dosadašnje dvogodišnje prakse vidljivo je da je riječ o nepotrebnom prebacivanju posla na komore i posljedično stvaranju dodatnog izvora prihoda za komore, koje se tijekom pandemije koronavirusa nisu odrekle svog dijela naknade za razliku od Ministarstva. Čl. 87. Dopuniti tekst na način da se u st. 6. koji glasi: Kontrolu ispravnosti dozvole obavljaju Carinska uprava i inspekcija cestovnog prometa Ministarstva. dodaje nova rečenica koja glasi: „Primatelj i / ili pošiljatelj robe u Hrvatskoj moraju zatražiti na uvid dozvolu, te izvršiti kontrolu ispravnosti i arhivirati je u preslici.“ Obrazloženje: Iz dosadašnjeg iskustva evidentno je da postoji niz malverzacija s dozvolama za strane prijevoznike, primjerice vozi se bez dozvole ili se ista dozvola koristi više puta. Obzirom da nema mehanizma kontrole odmah prilikom ulaska u hrvatsku tvrtku, na ovaj način bi se ovlast kontroliranja dala i primateljima / pošiljateljima robe, koji bi odmah na licu mjesta vršili kontrolu i specifičnu formu „poništanaj“ iskorištene dozvole arhiviranjem preslike. Takvom kontrolom zasigurno bi se već i preventivno djelovalo na prijevoznike, ali i pošiljatelje / primatelje robe. Čl. 93. st. 14. Protivimo se brisanju odredbi čl. 93. st. 14. Obrazloženje: Obzirom da su te odredbe u vezi s odredbom o obvezi ishođenja licencije za prijevoz vozilima ndm iznad 12 t, a kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a koja je obveza sadržana u čl. 95. st. 4. tražimo da odredba ostane. Čl. 95. st. 3., 4. Inzistiramo da i dalje u Zakonu ostanu odredbe sadržane u stavcima 3. i 4. koje glase: (3) Prijevoz tereta za vlastite potrebe u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu domaći prijevoznik može obavljati teretnim vozilima najveće dopuštene mase do 12 tona. (4) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima najveće dopuštene mase preko 12 tona, može ga obavljati isključivo temeljem licencije iz članka 14. stavka 2. podstavka 1. ili temeljem licencije Zajednice za prijevoz tereta iz članka 28. ovoga Zakona. Obrazloženje: Protivimo se brisanju čl. 95. st. 3. te predlažemo da i dalje ostane ograničenje za obavljanje prijevoza tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima ndm do 12 t. Protivimo se brisanju čl. 95. st. 4. te predlažemo da i dalje ostane obveza ishođenja licencije iz čl. 14. st. 2. podst. 1. ili iz čl. 28. Obzirom da je ponuđeno obrazloženje za brisanje ovih odredbi da je to " poduzetnicima stvaralo nepredviđene troškove i probleme u poslovanju", molimo pojašnjenje

<p>sljedećega. Zbog čega je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u izvješću o provedenom javnom savjetovanju 2017. godine o nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obrazložilo svoj vlastiti prijedlog uvođenja obveze ishođenja licencije za prijevoz za vlastite potrebe vozilima ndm iznad 12 t ovim riječima: "Predlagatelj želi zakonskim rješenjem smanjiti dosadašnju zlouporabu prijevoza za vlastite potrebe i unaprijediti sustav javnog prijevoza tereta." Ukoliko se u praksi u protekle dvije godine pokazalo da se smanjila zlouporaba prijevoza za vlastite potrebe, te da je sustav javnog prijevoza tereta toliko unaprijeđen da više nema potreba za zakonskom regulativom, molimo da se isto potkrijepi javno objavljenim dokazima. Čl. 96. st. 5. Obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu – u stavku 5. sadržana je odredba o iznosima najniže osigurane svote za štetu koja ne može biti manja od 150.000,00 kuna po jednom štetnom događaju, odnosno 750.000,00 kuna za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini. Predlažemo povisiti iznos za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini na 1.000.000,00 kn. Obrazloženje: Potrebno je pojačati financijsku odgovornost agencija i na taj način pokazati ozbiljnost i legalnost rada. Čl. 97. Predlažemo izmjenu odredbi st. 1., 2., 3. i 4. te materiju ugovora u cestovnom prijevozu urediti detaljno posebnim propisom. Obrazloženje: Potrebno je napustiti praksu upućivanja na Zakon o obveznim odnosima koja traje već osamnaest godina, a čime su prijevoznici izloženi velikom riziku kod odgovornosti za štetu. Svakako inzistiramo da se u izradu novog teksta uključi prof. dr. sc. Nikoleta Radionov, koja opetovano upozorava na ovaj propust i obrazlaže potencijalne posljedice. Marko Slišković, koordinator Odbora za prijevoz Udruge Glas poduzetnika</p>	
<p>9 <b>AUGMENTUM d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  <b>POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA ZAHTJEV:</b>  Ukidanje putnog lista pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu (članak 4., stavak 1., točka 45. ZOPCP-a) te samim time ukidanje knjige putnih listova pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu. Obrazloženje: Prema svim propisima prijevoznik u vozilu mora imati ugovore o prijevozu, naloge te je dužan voditi evidenciju prijeđenih kilometara. Samim time ispunjavanje knjige putnih listova je isključivo prepisivanje podataka iz već dostupnih dokumenata, nepotreban trošak prijevozniku, nepotrebno gubljenje vremena vozača te novi parafiskalni namet uveden kako bi se omogućilo dodatno financiranje Hrvatske gospodarske komore. Dapače, svi podaci koje je potrebno unijeti u knjigu putnih listova navedeni su u samom nalogu. Ispunjavanje predmetnih putnih listova vozaču oduzima previše vremena za vrijeme pružanja usluge. Vozač za vrijeme svog radnog vremena može prevoziti različite relacije, ne sa istom grupom putnika te bi za svaku pojedinačnu grupu trebao upotrijebiti novi putni list što osim gubitka vremena vozača, prijevoznicima stvara i dodatan</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prema prijedlogu ovoga Zakona kod "95" se ne unosi u vozačku dozvolu uz vozačku kategoriju B. Primjedba se ne odnosi na odredbe Zakona, a ista će biti uzeta u obzir kod izmjene predmetnog Pravilnika. Licencija Zajednice se izdaje u skladu s Uredbom 1073/2009/EZ, a odnosi se samo na vozila iznad devet sjedala uključujući sjedalo za vozača. Vođenje registra prijevoznika koji obavljaju povremeni prijevoz nije moguće jer se za tu vrstu prijevoza ne izdaju posebne licencije.</p>



nepotreban trošak. Sukladno ovom zahtjevu, potrebno je izvršiti brisanje stavka 8. i stavka 9. u članku 46. ZOPCP-a. ZAHTJEV: Uređenje odredbi vezanih za oznaku koda Europske unije za vozače sa B kategorijom  
Obrazloženje: Potrebno je ukinuti obaveznu oznaku koda Europske unije za vozače s B kategorijom ili, ako je to neprovedivo, provesti uređenje odredbi vezanih za isto. Pri uvođenju obveze za oznakom koda Europske unije za vozače sa B kategorijom potrebno je provesti usklađenje Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o vozačkoj dozvoli, prema kojem oznaka koda Europske unije ne može biti upisana u vozačku dozvolu za vozače s B kategorijom. Prema članku 12. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, stavak 6., navodi se da vozač prilikom obavljanja prijevoza na zahtjev ovlaštene osobe mora pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije, što je neprovedivo za vozače s položenom isključivo B kategorijom. Bez obzira što isti imaju uvjerenje o posjedovanju koda Europske unije, prilikom inspekcijskih nadzora ispisuju se prekršajni nalozi zbog neupisanog koda Europske unije u vozačkoj dozvoli. ZAHTJEV: Izmjena članka 6., stavka 5. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe  
Obrazloženje: Osim izmjena određenih stavki Zakona o cestovnom prometu potrebno je izvršiti i promjene u pratećim pravilnicima. Sukladno Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, prema čl. 6. st. 5. osobni automobil kategorije M1 ima ograničenu starosnu dob od najviše 7 godina. Sva vozila koja se koriste za najam vozila s vozačem su limuzine minimalno E segmenta (članak 4.,stavak 1., točka 16. ZOPCP-a) te kao takva su visokog cjenovnog razreda. Uvođenjem limita na starosnu dob tih vozila njihova isplativost je nemoguća budući se u tako kratkom vremenu ne mogu amortizirati. Smatramo da za tu kategoriju vozila starosna dob vozila mora biti neograničena ili minimalno povišena na 10 godina. ZAHTJEV: Digitalizacija i smanjenje dokumentacije u vozilima  
Obrazloženje: Predložimo izmjenu ZOPCP-a, članak 46. stavak 6. Po predloženoj izmjeni prijevoznik u vozilu treba imati isključivo nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (voucher, zahtjev za prijevoz i sl.), potpisan i ovjeren od strane nalogodavca. Također, tražimo da svi radni nalozi mogu biti vozaču dostavljeni putem e-mail adrese koju ima instaliranu na svom mobilnom uređaju te da kao takav bude pravovaljan. Ugovori o prijevozu i cjenici sa poslovnim partnerima, naručiteljima usluge, su poslovna tajna te kao takvi ne bi smjeli biti dostupni djelatnicima kao ni inspektorima zaduženima za provođenje nadzora. Kod ovog prijedloga posebnu pozornost treba staviti na cjenike koji su poslovna tajna između dva poslovna subjekta, a sastavni su dio većine ugovora o prijevozu. U slučaju da inspektor posumnja u vjerodostojnost naloga, predlaže se od tvrtke zatražiti dostavu ugovora o prijevozu. Na taj način se ne bi kršio GDPR, vozači ne bi bili upoznati sa odredbama ugovora koje prijevoznici imaju s naručiteljima te bi se smanjila

<p>količina dokumentacije u vozilima, a sve u smjeru digitalizacije i rasterećenja poduzetnika. <b>ZAHTJEV:</b> Uvođenje međunarodne licencije, odnosno licencije Zajednice za vozila 7+1, 8+1 i limuzine minimalno E segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem <b>Obrazloženje:</b> Tražimo uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem, kako bi vozila te kategorije hrvatskih registarskih oznaka bila konkurenta i izjednačena sa pružateljima istih usluga iz drugih država članica Europske unije. <b>PRIJEDLOG:</b> Uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika <b>Obrazloženje:</b> Predlažemo uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika, u kojem bi se objedino popis svih izdanih licencija za povremeni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj. U registru bi, osim naziva tvrtke ili obrta, bilo potrebno navesti i broj prijevoznih sredstava s kojim tvrtka/obrt raspolaže kao i broj licencija Zajednice zbog transparentnosti podataka u sektoru povremenog prijevoza putnika. Pojavom korona krize, pri razgovorima predstavnika Inicijative povremenog prijevoza putnika s ministarstvima te stručnim službama JLS-ova, došlo se do spoznaje da u RH niti jedna institucija nema egzaktni podatak koliko tvrtki obavlja djelatnost povremenog prijevoza putnika niti koliko je licenciranih prijevoznika povremenog prijevoza putnika po pojedinim JLS-ovima.</p>	
<p>10 <b>Udruga hrvatskih autobusnih prijevoznika PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Kao i u javnom savjetovanju za prethodne izmjene navedenog Zakona ovim putem ponovo zahtijevamo brisanje stavaka 6. i 7., članka 33. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu zbog toga što su navedena dva stavka usmjerena ka kršenju načela tržišnog natjecanja, prvo i osnovno u odnosu na županijska tržišta javnog linijskog prijevoza, a zatim i na tržište međužupanijskog javnog linijskog prijevoza na spojenim područjima susjednih tržišta iz razloga kako je navedeno u dosadašnjoj komunikaciji oko navedenih odredbi. To osobito zbog toga što je više od dvije godine neprimjene navedenih odredbi jasno da iste nisu provedive i u pravno i u praksi jer su suprotne Uredbi ( EZ ) 1370/2007. koja je u izravnoj primjeni u Republici Hrvatskoj. Nadalje, kako Zakon o prijevozu u cestovnom prometu dio djelatnosti javnog linijskog prijevoza putnika geografski predviđen za područja jedinica lokalnih samouprava – županija, predviđa u obliku i formi javne usluge, a sukladno metodologiji i zakonskom okviru kako je gore navedeno i kako predlažemo, tako predlažemo izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem i međunarodnom prometu pojednostavi i otvori tržištu, pojednostavnjeno da se pristup tome dijelu tržišta liberalizira. Točnije, predlažemo ukidanje postupka usklađivanja međužupanijskih i međunarodnih voznih redova definiranog u čl. 4. st 1. tč. 59 i ukidanje i brisanje navedenog stavka. Vezano na</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b></p> <p>Primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, međutim Ministarstvo će ih uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p>

ukidanje postupka usklađivanja vozni redova za međuzupanijske i međunarodne linije potrebno je izmijeniti i sve relevantne odredbe čl. 31. - 43. i čl. 61. – 73. koji definiraju i uključuju rezultate postupka usklađivanja (usklađeni vozni red) na način da postupak izdavanja dozvola bude propisan i kontroliran od strane nadležnog Ministarstva, a sam pristup međuzupanijskim i međunarodnim linijama do kraja liberaliziran i prepušten poslovnim odlukama svakog prijevoznika. Prijevoznici moraju zadovoljavati uvjete i elemente pristupa djelatnosti prijevoza putnika (uvjeti za pridobivanje Licence), uvjetima tehničke ispravnosti i sigurnosti vozila, pravilnog rasporeda i angažmana vozača u dijelu zakonom propisanih razdoblja vožnje i dnevnih i tjednih odmora, izmirene porezne i druge proračunske obaveze (doprinosi) no sam izbor linije, svih usputnih stajališta, režima prometovanja, vremena polaska i dolazaka, itinerara i cjenika mora biti isključivo u domeni prijevoznika koji navedenom linijom gospodari u svoje ime i za svoj račun bez državnih subvencija i potpora. Obzirom da odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se definira način, opseg i provedba postupaka za uspostavljanje javne usluge na područjima pojedinih županija izlaze iz administrativnih okvira i granica pojedinih županija te obuhvaćaju linije dužine do 100km, predlažemo ukidanje tih odredbi o dužini linija koje su predmet obuhvata javne usluge, te prepuštanje organiziranja međuzupanijskih linija isključivo vodeći se komercijalnim odlukama prijevoznika, a temeljeno na pojednostavljenom, liberaliziranom pristupu i postupku. Također, temeljeno na praski država članica EU i zakonodavnom okviru kojega uvodi Uredba (EZ) 1073/2009, predlažemo sustavnu izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se na odobrenim linijama Zajednice omogući i unutarnji (međuzupanijski) prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske jednako kako je to dozvoljeno i na međuzupanijskim linijama. Iznimno, unutarnji prijevoz putnika na međuzupanijskim relacijama u sklopu dozvole Zajednice može biti odobren temeljem reciprociteta kojom druga država članica EU isto odobrava prijevoznicima sa nastanom u Republici Hrvatskoj. Slijedom navedenih prijedloga, potrebno je u potpunosti izmijeniti pripadajući podzakonski akt, Pravilnik o obavljanju linijskog prijevoza putnika koji uvodi brojna dodatna diskriminatorna ograničenja u dijelu međunarodnih linija, suglasnosti autobusnih kolodvora i načina odvijanja javno linijskog prijevoza putnika. Obrazloženje: navedeni prijedlozi izmjena Zakona u prijevozu u cestovnom prometu bi trebali sustav javnog linijskog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj definirati kroz dva osnovna oblika i modela. Sa jedne strane postoji oblik javne usluge u javnom linijskom prijevozu putnika na području i u okviru administrativnih granica pojedinih županija koje se uređuje temeljen odredbi Uredbe (EZ) 1370/2007. Pristup toj djelatnosti i grani prijevoza putnika mora i treba biti transparentan i proveden temeljem javnog nadmetanja, budući je isti sufinanciran javnim (proračunskim) sredstvima, te se takvim postupkom mora zaštititi javni interes i postići

	<p>optimalna ponuda javnog linijskog prijevoza putnika na područjima županija na način zadovoljavanja osnovnih i ustavnih prava za mobilnošću svih građana Republike Hrvatske. Tako proveden postupak tržišno je transparentan i omogućava svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj jednaku mogućnost sudjelovanja u postupcima javne nabave i pristup tom dijelu tržišta, a temeljem važeće zakonske regulative sa područja javne nabave. Današnji sustav županijskih linija i/ili javne usluge je u potpunosti zatvoren i dugoročno nedostupan svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pod jednakim uvjetima i predodređen je za postojeće, monopolističke prijevoznike. Sa druge strane, sustav javnog linijskog prijevoza na međuzupanijskim i međunarodnim linijama treba biti oslobođen nepotrebne birokratizacije i nepotrebnih troškova za usklađivanje voznih redova, te u potpunosti pojednostavljen i liberaliziran. Pristup tom dijelu tržišta prijevoza putnika treba biti jednostavan, informatiziran i kontrolabilan (samo registriranje voznih redova bez usklađivanja) od strane nadzornih tijela Republike Hrvatske, no u potpunosti prepušten gospodarskoj inicijativi svakog pojedinog prijevoznika. Otvaranje tržišta prijevoza putnika na međuzupanijskim i međunarodnim linijama omogućiti će i potaknuti razvoj, investicije i poduzetničke slobode, te omogućiti svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pristup tom gospodarskom segmentu na jednak i ne diskriminatoran način. Važno je napomenuti, da je sustav javnog linijskog prijevoza putnika na međuzupanijskim i međunarodnim linijama krajnje komercijalan i ne podliježe sufinanciranju ili subvencioniranju od strane tijela javne uprave (iz proračunskih sredstava) te je nejasno zbog čega je onda zakonski ograničen i diskriminatoran. Današnji sustav usklađivanja voznih redova za obavljanje međuzupanijskih i međunarodnih linija je krajnje zatvoren i diskriminatoran, te je to tržište prijevoza putnika rezervirano isključivo za prijevoznike koji taj posao obavljaju desetljećima i svojim manipuliranjem u postupcima usklađivanja voznih redova štite vlastite monopolističke pozicije. Osim toga, radi primjene važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu zahtijevamo žurno primjenu postupka usklađivanja voznih redova na međuzupanijskim linijama javnog prijevoza putnika putem aplikacije iz članka 3., stavak 3. Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza. Predsjednik Udruge Krešimir Čumbrek</p>	
11	<p><b>Rok Novak</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  <b>ZAHTJEV:</b> Sukladno čl. 13 st. 7. ZOPCP-a tražimo izmjene Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe na način da se izmijeni odredba o starosti vozila na 10 godina ili prijeđenih 300.000 km. Obrazloženje: Nova vozila danas imaju garanciju od 7 godina, a tendencija je da se garantni rok povećava i uskoro će biti 10 godina. Nema smisla da vozilo koje je u garantnom roku ne zadovoljava uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza. Također, preventivnim pregledima se</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

	<p>utvrđuje ispravnost vozila te stoga starost ne smije biti u prvom planu nego sigurnost. ZAHTJEV: Tražimo izmjene čl. 48. st.3 ZOPCP-a, u kojem je navedeno da cjenik autotaksi prijevoza samostalno utvrđuje prijevoznik, a mora sadržavati najmanje cijenu po 1 prijeđenom kilometru. Obrazloženje: Ova odredba je preširoka i dala je mogućnost malverzacijama, od više cjenika do više načina obračuna cijene. Stoga je potrebno jasnije definirati način utvrđivanja cjenika od strane prijevoznika, odnosno definirati točan način utvrđivanja obveznih elemenata cijene, na način da se ne narušava tržišno natjecanje, ali da se spriječe malverzacije. ZAHTJEV: Izmjenama ZOPCP-a nužno je jasnije definirati korištenje autotaksi stajališta. Obrazloženje: Nemogućnost lokalnih samouprava da odredi broj dozvola na svom području dovelo je do ogromnog pritiska na stajališta, pogotovu u sezoni na Jadranu.</p>	
12	<p><b>HGK</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  U nastavku iznosimo prijedloge članica Udruženja davatelja taksi usluga HGK: 1. Izdavanje dozvola za autotaksi prijevoz Jedna dozvola za autotaksi prijevoz izdaje se isključivo za jedno vozilo, a veže se za VIN broj. Po trenutnom modelu, na jednu izdanu dozvolu može se voziti neograničen broj vozila. Prijedlog je da se sama dozvola nalazi u vidu naljepnice/vinjete na vozilu koja će biti unificirana za područje RH. Njen sadržaj i izgled definira se odlukom ministra kroz Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Dozvola bi se vezala na VIN broj kako bi se izbjegla nepotrebna promjena dozvole uslijed gubitka same registraske tablice vozila. Promjena dozvole samo u slučaju promjene vozila. 2. e-taksi evidencija Prijedlog je da aplikacija bude na razini RH koja bi evidentirala sve osnovne informacije o autotaksi prijevozniku te bi podaci bili preuzeti iz baze izdanih licencija i dozvola za autotaksi prijevoz. Ista bi bila promovirana kako kod domaćih, tako i kod stranih posjetitelja/turista kao način maksimalne transparentnosti svih koji se ovom djelatnosti bave te bi se na taj način izbjegle brojne neugodnosti sa kojima su se susretali putnici u taksi vozilima. 3. Zapremnina prtljažnika Potrebna je izmjena vezana uz Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, u odnosu na veličinu prtljažnika, koja ne smije biti manja od 300 litara zapremnine.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prihvaćaju se primjedbe koje se odnose na odredbe Zakona</p>
13	<p><b>TAKSI OBRT I POMOC NA CESTI VL.MATO BARISIC</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  Osnovne stvari koje bi trebalo promijeniti u novom zakonu bi bile sljedeće: Dozvola za obavljanje taxi djelatnosti trebala bi se izdavati za svako vozilo zasebno tj trebala bi biti vinjeta za svako vozilo koja bi sadržavala naziv prijevoznika sa registarskom oznakom vozila. Obrazloženje: Na cestama je postalo neizdrživo vozila koja nisu taksi imaju na</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prihvaćaju se primjedbe koje se odnose na odredbe Zakona</p>

<p>krovu oznaku TAXI koja im služi samo za vožnju po trakama za taksi i parkiranje po gradu. Vozila je teško kontrolirati jer je svakog dana sve više vozila sa TAXI oznakom a nisu taksisti. Registar važećih dozvola lokalna samouprava bi trebala voditi registar važećih dozvola koji bi bio javno dostupan.</p> <p>Obrazloženje: Kada bi postojao ovakav registar stranka bi mogla provjeriti da li sjeda u taxi vozilo ili u vozilo koje obavlja djelatnost na "crno" i gdje će cijena biti višestruko veća. Također bi se olakšalo službama koje vrše nadzor. Starost vozila zakonom propisati da je maksimalna starost vozila prosječna starost vozila u RH za dobivanje dozvole vozilo ne smije biti starije od 7 godina. Obrazloženje: Nova vozila danas imaju garanciju od 7 godina a tendencija je da se garantni rok povećava i uskoro će biti 10 godina. Nema smisla da vozilo koje je u garantnom roku ne zadovoljava uvjete za taksiranje. Također preventivnim pregledima se utvrđuje ispravnost vozila pa starost nije u prvom planu nego sigurnost. Vratiti članak 116. iz zakona iz 2013.</p> <p>Članak 116. Osobe koje su do dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (»Narodne novine«, br. 91/10.) imale najmanje pet godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, oslobođene su obveze polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza. Ukoliko je netko bio oslobođen polaganja ovog ispita sada nakon 30 godina bi morao polagati osposobljavanje .Obrazloženje: Radi se o stečenom pravu koje treba uvažiti kao u svim djelatnostima tako i u taksi djelatnosti.</p>	
<p>14 <b>Klara Kiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Osnovne stvari koje bi trebalo promijeniti u novom zakonu bi bile sljedeće: Dozvola za obavljanje taxi djelatnosti trebala bi se izdavati za svako vozilo zasebno tj trebala bi biti vinjeta za svako vozilo koja bi sadržavala naziv prijevoznika sa registarskom oznakom vozila. Obrazloženje: Na cestama je postalo neizdrživo vozila koja nisu taksi imaju na krovu oznaku TAXI koja im služi samo za vožnju po trakama za taksi i parkiranje po gradu. Vozila je teško kontrolirati jer je svakog dana sve više vozila sa TAXI oznakom a nisu taksisti. Registar važećih dozvola lokalna samouprava bi trebala voditi registar važećih dozvola koji bi bio javno dostupan.</p> <p>Obrazloženje: Kada bi postojao ovakav registar stranka bi mogla provjeriti da li sjeda u taxi vozilo ili u vozilo koje obavlja djelatnost na "crno" i gdje će cijena biti višestruko veća. Također bi se olakšalo službama koje vrše nadzor. Starost vozila zakonom propisati da je maksimalna starost vozila prosječna starost vozila u RH za dobivanje dozvole vozilo ne smije biti starije od 7 godina. Obrazloženje: Nova vozila danas imaju garanciju od 7 godina a tendencija je da se garantni rok povećava i uskoro će biti 10 godina. Nema smisla da vozilo koje je u garantnom roku ne zadovoljava uvjete za taksiranje. Također preventivnim pregledima se utvrđuje ispravnost vozila pa starost nije u prvom planu nego sigurnost. Vratiti članak 116. iz zakona iz 2013.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prijhvaćaju se primjedbe koje se odnose na odredbe Zakona</p>

	<p>Članak 116. Osobe koje su do dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (»Narodne novine«, br. 91/10.) imale najmanje pet godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, oslobođene su obveze polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza. Ukoliko je netko bio oslobođen polaganja ovog ispita sada nakon 30 godina bi morao polagati osposobljavanje .Obrazloženje: Radi se o stečenom pravu koje treba uvažiti kao u svim djelatnostima tako i u taksi djelatnosti.</p>	
15	<p><b>Pučko otvoreno učilište Instruktor PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Smatramo da bi se ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju „vozač motornog vozila“ trebao dodijeliti i status ispitnog centra, s obzirom da ne vidimo neki valjan razlog da se to ne napravi. Isto tako, smatramo suvišnim izdavanje dodatne svjedodžbe polaznicima, budući da se svakako već izdaje Svjedodžba o završnom radu za navedeno zanimanje. Smatramo također i da bi ukidanje minimalne cijene uništilo fair play, odnosno otvorio bi se još veći prostor za ponude izrazito niskih cijena, a što bi rezultiralo padom kvalitete obrazovanja zbog nemogućnosti pokrivanja troškova koji su nužni za valjanu provedbu osposobljavanja.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete. Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije</p>
16	<p><b>Darko Knežević PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Dozvola za obavljanje djelatnosti taxi pod hitno trebala bi se izdavati za svako vozilo zasebno tj trebala bi biti vinjeta za svako vozilo koja bi sadržavala naziv prijevoznika sa registarskom oznakom vozila. Obrazloženje: Na cestama je postalo neizdrživo vozila koja nisu taksi imaju na krovu oznaku TAXI koja im služi samo za vožnju po trakama za taksi i parkiranje po gradu. Vozila je teško kontrolirati jer je svakog dana sve više vozila sa TAXI oznakom a nisu taksisti. Registar važećih dozvola lokalna samouprava bi trebala voditi registar važećih dozvola koji bi bio javno dostupan. Obrazloženje: Kada bi postojao ovakav registar stranka bi mogla provjeriti da li sjeda u taxi vozilo ili u vozilo koje obavlja djelatnost na "crno" i gdje će cijena biti višestruko veća. Također bi se olakšalo službama koje vrše nadzor. Starost vozila zakonom propisati da je maksimalna starost vozila prosječna starost vozila u RH za dobivanje dozvole vozilo ne smije biti starije od 7 godina....prijedlog da vozilo za taksi prijevoz bude 10 godina starost,ili trajno ukinuti starost vozila za auto taksi prijevoz kao sto ni jedna drzava u EU nema ovako rigorozan zakon i ogranicava starost vozila Gospodo uhvatite se posla i povecajte inspesijski nadzor nad Taksi vozilima,te sprijecite rad na CRNO.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prihvaćaju se primjedbe koje se odnose na odredbe Zakona.</p>
17	<p><b>Jurčec transporti doo PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se</p>

Inzistiramo na konkretnoj reviziji kompletnog Zakona, te donošenju novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Okvirna lista naših prijedloga u nastavku. Čl. 10. navodi da se pravilnikom određuje minimalna cijena stjecanja početnih i periodičkih kvalifikacija, te se u čl. 11. određuju zahtjevi koje trebaju ispuniti centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri. Tražimo izmjenu odredbi i usklađenje s Direktivom 2006/123/EZ. Obrazloženje Kao što je već upozoravano, potrebno je zakonske odredbe uskladiti s Direktivom 2006/123/EZ. Nastavno na zakonsku odredbu donesen je Pravilniku o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (NN 50/2018) kojim je napravljeno dodatno financijsko opterećenje prijevoznicima i vozačima, na način da su dotadašnji troškovi od prosječno 800,00 kn povećani prosječno na 1.500,00 kn što smatramo apsolutno neprihvatljivim. S druge strane, zakonskom odredbom su ispitnim centrima nametnute dodatne obveze glede broja i stručnosti zaposlenih. Vjerujemo da je intencija zakonodavstva bila uređenje tržišta, međutim postignut je potpuno suprotni efekt. Stoga predlažemo izmjenu citiranih zakonskih odredbi i usklađenje s Direktivom 2006/123/EZ. Članak 76. U tekstu st. 1. navodi se :

(1) Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu mora se obavljati sukladno propisima kojima se regulira sigurnost prometa na cestama te uporaba i održavanje javnih cesta. Predlažemo dodati sljedeće stavke: (2) Pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik 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 određenim podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz. (3) Odgovornost za postupanje suprotno odredbama stavka 2. ovoga članka, pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik snose solidarno. Obrazloženje U svrhu povećanja sigurnosti prometa na cestama, kao i u cilju održavanja postojeće cestovne prometne infrastrukture, potrebno je uvesti i naglasiti odgovornost svih strana uključenih u realizaciju prijevoznog procesa za pretovar vozila. Naime, u praksi se događa da prijevoznici u svoja vozila utovaraju prekomjernu količinu tereta neadekvatnim vaganjem pošiljatelja tereta ili promjenama količine tereta u odnosu na dokumentaciju, a posebno u prijevozu rasutih tereta. Na takav način se ugrožava sigurnost prometa i narušava ravnopravno tržišno natjecanje. Pritom sam vozač ili prijevoznik nemaju mogućnost neposredne provjere stvarnog opterećenja vozila, već može postupati isključivo s povjerenjem u dokumentaciju koju mu utovaritelj predoči. Stoga se predloženom izmjenom dio odgovornosti za pretovar prebacuje i na pošiljatelja tereta, utovaritelja, koji u prijevoznom postupku raspolaže sa relevantnim podacima o količini i vrsti tereta. U vezi s tom odredbom predlažemo u čl. 115. stavak 1. dodati kaznenu odredbu koja glasi: „ako pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo opterete suprotno podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno preko najveće

samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije. Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Navedeno je uređeno Zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Kontrolu ispravnosti dozvole mogu obavljati samo ovlaštena tijela državne uprave. Navedena odredba je u suprotnosti s odredbama Uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009 prema kojima za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nije potrebno imati licencu bez obzira na najveću dopuštenu masu vozila. Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, međutim Ministarstvo će istu uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu



dopuštene mase i osovinskog opterećenja određenih podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz“. Čl. 87.

Dopuniti tekst na način da se u st. 6. koji glasi: Kontrolu ispravnosti dozvole obavljaju Carinska uprava i inspekcija cestovnog prometa Ministarstva. dodaje nova rečenica koja glasi: „Primatelj i / ili pošiljatelj robe u Hrvatskoj moraju zatražiti na uvid dozvolu, te izvršiti kontrolu ispravnosti i arhivirati je u preslici.“

Obrazloženje Iz dosadašnjeg iskustva evidentno je da postoji niz malverzacija s dozvolama za strane prijevoznike, primjerice vozi se bez dozvole ili se ista dozvola koristi više puta. Obzirom da nema mehanizma kontrole odmah prilikom ulaska u hrvatsku tvrtku, na ovaj način bi se ovlast kontroliranja dala i primateljima / pošiljateljima robe, koji bi odmah na licu mjesta vršili kontrolu i specifičnu formu „poništanaj“ iskorištene dozvole arhiviranjem preslike. Takvom kontrolom zasigurno bi se već i preventivno djelovalo na prijevoznike, ali i pošiljatelje / primatelje robe. Čl. 93. st. 14. Protivimo se brisanju odredbi čl. 93. st. 14. Obrazloženje

Obzirom da su te odredbe u vezi s odredbom o obvezi ishođenja licencije za prijevoz vozilima ndm iznad 12 t, a kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a koja je obveza sadržana u čl. 95. st. 4. tražimo da odredba ostane. Čl. 95. st. 3., 4.

Inzistiramo da i dalje u Zakonu ostanu odredbe sadržane u stavcima 3. i 4. koje glase: (3) Prijevoz tereta za vlastite potrebe u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu domaći prijevoznik može obavljati teretnim vozilima najveće dopuštene mase do 12 tona. (4) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima najveće dopuštene mase preko 12 tona, može ga obavljati isključivo temeljem licencije iz članka 14. stavka 2. podstavka 1. ili temeljem licencije Zajednice za prijevoz tereta iz članka 28. ovoga Zakona. Obrazloženje Protivimo se brisanju čl. 95. st. 3. te predlažemo da i dalje ostane ograničenje za obavljanje prijevoza tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima ndm do 12 t. Protivimo se brisanju čl. 95. st. 4. te predlažemo da i dalje ostane obveza ishođenja licencije iz čl. 14. st. 2. podst. 1. ili iz čl. 28. Obzirom da je ponuđeno obrazloženje za brisanje ovih odredbi da je to " poduzetnicima stvaralo nepredviđene troškove i probleme u poslovanju", molimo pojašnjenje sljedećega. Zbog čega je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u izvješću o provedenom javnom savjetovanju 2017. godine o nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obrazložilo svoj vlastiti prijedlog uvođenja obveze ishođenja licencije za prijevoz za vlastite potrebe vozilima ndm iznad 12 t ovim riječima: "Predlagatelj želi zakonskim rješenjem smanjiti dosadašnju zlouporabu prijevoza za vlastite potrebe i unaprijediti sustav javnog prijevoza tereta."

Ukoliko se u praksi u protekle dvije godine pokazalo da se smanjila zlouporaba prijevoza za vlastite potrebe, te da je sustav javnog prijevoza tereta toliko unaprijeđen da više nema potreba za zakonskom regulativom, molimo da se isto potkrijepi javno objavljenim dokazima. Čl. 96. st. 5. Obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu – u stavku 5. sadržana je odredba o iznosima najniže

<p>osigurane svote za štetu koja ne može biti manja od 150.000,00 kuna po jednom štetnom događaju, odnosno 750.000,00 kuna za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini. Predlažemo povisiti iznos za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini na 1.000.000,00 kn. <b>Obrazloženje</b> Potrebno je pojačati financijsku odgovornost agencija i na taj način pokazati ozbiljnost i legalnost rada. Čl. 97. Predlažemo izmjenu odredbi st. 1., 2., 3. i 4. te materiju ugovora u cestovnom prijevozu urediti detaljno posebnim propisom. <b>Obrazloženje</b> Potrebno je napustiti praksu upućivanja na Zakon o obveznim odnosima koja traje već osamnaest godina, a čime su prijevoznici izloženi velikom riziku kod odgovornosti za štetu. Svakako inzistiramo da se u izradu novog teksta uključi prof. dr. sc. Nikoleta Radionov, koja opetovano upozorava na ovaj propust i obrazlaže potencijalne posljedice.</p>	
<p>18 <b>Prijevoznički obrt Josip Knežević</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  Uvrstiti u prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu brisanje stavaka 6. i 7. članka 33. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18 i 98/19). <b>Obrazloženje:</b> Javni linijski prijevoz putnika u cestovnom prometu na području županija odvija se do sada na temelju tržišnog principa, sukladno izdanim dozvolama koje su se izdavale nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova gdje nadmetanja nije niti bilo jer su veliki prijevoznici svoj položaj uvijek štitili pravom stečenim u prethodnom periodu pa je kroz izmjene propisa takvo stanje dovelo do toga da usklađivanja voznih redova nema već tri godine i nitko od prijevoznika nije imao pristup tržištu, a u 2018. godini donesen je Zakon o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18), u kojemu je u članku 33. stavku 7. određeno da ako su mreža linija ili dijelovi mreže linija iz stavka 5. toga članka obuhvaćeni dozvolama, odnosno voznim redovima u okviru koncesije za prijevoz po kojima se prometovalo na dan stupanja na snagu toga Zakona, nadležno županijsko upravno tijelo za promet ili nadležno upravno tijelo za promet Grada Zagreba, prilikom sklapanja ugovora o javnoj usluzi dužno je uvažiti stečena prava prijevoznika koji su obavljali javni linijski prijevoz temeljem dozvola ili koncesija na dan stupanja na snagu toga Zakona. Osim Međimurske županije, koja ima sklopljen ugovor o koncesiji županijskog javnog linijskog prijevoza, ostale županije javni linijski prijevoz imaju na osnovi dozvola, a dosadašnja tržišna postupanja velikih prijevoznika prema navedenom ustroju dovela su do održavanja tržišta kroz izuzetno niske cijene usluga i devijacije u tehnologiji obavljanja djelatnosti što je u suradnji sa ostalim tržišnim čimbenicima (pad broja putnika iz godine u godinu, iseljavanje, energenti, radna snaga i slično) dovelo do gubitaka koje gospodarski subjekti trpe kako bi zadržali navedena tržišta, ali je navedeno dovelo i do smanjenja kvalitete javne usluge. Taj gubitak veliki prijevoznici žele pokriti kroz priznavanje stečenih prava iz Zakona o prijevozu u</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedene primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a uzet će se u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

	<p>cestovnom prometu i kroz izravno sklapanje ugovora o javnoj usluzi sa županijama. Navedena odredba Zakona o prijevozu u cestovnom prometu suprotna je članku 5. stavku 3. Uredbe (EZ) broj 1370/2007, prema kojoj postupak za sklapanje ugovora o javnoj usluzi prijevoza putnika treba biti konkurentan, otvoren za sve prijevoznike i pravedan te u kojemu se poštuju načela transparentnosti i nediskriminacije, a zbog priznavanja stečenih prava prijevoznicima koji imaju dozvole taj postupak je daleko od navedenih normi jer je nepravedan i zatvoren u odnosu na prijevoznike koji nemaju dozvole ili koncesije (koje zadnje tri godine nije bilo moguće ni dobiti) te su zbog toga isti prijevoznici diskriminirani u odnosu na prijevoznike koji imaju dozvole ili koncesije jer ne mogu pristupiti tržištu javnog županijskog linijskog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Temeljem Uredbe (EZ) broj 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. godine o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) broj 1191/69 i (EEZ) broj 1107/70, potrebno je da županija usvoji Odluku o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu kao javne usluge, te po usvajanju iste provede postupak nabave studije za utvrđivanje mreže linija. Navedenom studijom za utvrđivanje mreže linija definiralo bi se sadašnje stanje u javnom linijskom prijevozu putnika, utvrdile stvarne potrebe po pojedinim područjima, utvrdili kriteriji za određivanje broja i potrebne učestalosti linija po karakteristikama pojedinih područja, utvrdili kriteriji za eventualno buduće smanjenje ili povećanje broja i učestalosti linija i/ili polazaka, kao i prihvatljivi fiksni i varijabilni troškovi za javnu uslugu prijevoza putnika u cestovnom prometu. Nakon utvrđene mreže linija županija treba raspisati javni poziv za dostavu ponuda za uslugu javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu na području cijele županije koji će biti upućen svim prijevoznicima pod istim uvjetima, uz poštivanje svih odredbi Uredbe (EZ) broj 1370/2007 od 23.10.2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) broj 1191/69 i (EEZ) broj 1107/70, Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18 i 98/19), Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 116/19) i Zakona o javnoj nabavi („Narodne novine“ broj 120/16).</p>
<p>19 <b>Unique Collection Ltd</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  <b>POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA ZAHTJEV:</b>  Ukidanje putnog lista pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu (članak 4., stavak 1., točka 45. ZOPCP-a) te samim time ukidanje knjige putnih listova pri obavljanju povremenog prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu. Obrazloženje: Prema svim propisima prijevoznik u vozilu mora imati ugovore o prijevozu, naloge te je dužan voditi evidenciju prijeđenih kilometara. Samim time ispunjavanje knjige putnih listova je isključivo prepisivanje podataka iz već</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prema prijedlogu ovoga Zakona kod “95” se ne unosi u vozačku dozvolu uz vozačku kategoriju B Primjedba se ne odnosi na odredbe Zakona, a ista će biti uzeta u obzir kod izmjene predmetnog Pravilnika. Licencija Zajednice se izdaje u skladu s Uredbom 1073/2009/EZ, a odnosi se samo na vozila iznad devet sjedala uključujući sjedalo za vozača. Vođenje registra prijevoznika koji obavljaju povremeni prijevoz nije moguće jer se za tu vrstu prijevoza ne izdaju posebne licencije.</p>

dostupnih dokumenata, nepotreban trošak prijevozniku, nepotrebno gubljenje vremena vozača te novi parafiskalni namet uveden kako bi se omogućilo dodatno financiranje Hrvatske gospodarske komore. Dapače, svi podaci koje je potrebno unijeti u knjigu putnih listova navedeni su u samom nalogu. Ispunjavanje predmetnih putnih listova vozaču oduzima previše vremena za vrijeme pružanja usluge. Vozač za vrijeme svog radnog vremena može prevoziti različite relacije, ne sa istom grupom putnika te bi za svaku pojedinačnu grupu trebao upotrijebiti novi putni list što osim gubitka vremena vozača, prijevoznicima stvara i dodatan nepotreban trošak. Sukladno ovom zahtjevu, potrebno je izvršiti brisanje stavka 8. i stavka 9. u članku 46. ZOPCP-a. ZAHTJEV: Uređenje odredbi vezanih za oznaku koda Europske unije za vozače sa B kategorijom  
Obrazloženje: Potrebno je ukinuti obaveznu oznaku koda Europske unije za vozače s B kategorijom ili, ako je to neprovedivo, provesti uređenje odredbi vezanih za isto. Pri uvođenju obveze za oznakom koda Europske unije za vozače sa B kategorijom potrebno je provesti usklađenje Zakona o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o vozačkoj dozvoli, prema kojem oznaka koda Europske unije ne može biti upisana u vozačku dozvolu za vozače s B kategorijom. Prema članku 12. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, stavak 6., navodi se da vozač prilikom obavljanja prijevoza na zahtjev ovlaštene osobe mora pokazati važeću vozačku dozvolu s odgovarajuće upisanim kodom Europske unije, što je neprovedivo za vozače s položenom isključivo B kategorijom. Bez obzira što isti imaju uvjerenje o posjedovanju koda Europske unije, prilikom inspekcijskih nadzora ispisuju se prekršajni nalozi zbog neupisanog koda Europske unije u vozačkoj dozvoli. ZAHTJEV: Izmjena članka 6., stavka 5. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe  
Obrazloženje: Osim izmjena određenih stavki Zakona o cestovnom prometu potrebno je izvršiti i promjene u pratećim pravilnicima. Sukladno Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja Javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, prema čl. 6. st. 5. osobni automobil kategorije M1 ima ograničenu starosnu dob od najviše 7 godina. Sva vozila koja se koriste za najam vozila s vozačem su limuzine minimalno E segmenta (članak 4.,stavak 1., točka 16. ZOPCP-a) te kao takva su visokog cjenovnog razreda. Uvođenjem limita na starosnu dob tih vozila njihova isplativost je nemoguća budući se u tako kratkom vremenu ne mogu amortizirati. Smatramo da za tu kategoriju vozila starosna dob vozila mora biti neograničena ili minimalno povišena na 10 godina. ZAHTJEV: Digitalizacija i smanjenje dokumentacije u vozilima  
Obrazloženje: Predložimo izmjenu ZOPCP-a, članak 46. stavak 6. Po predloženoj izmjeni prijevoznik u vozilu treba imati isključivo nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (voucher, zahtjev za prijevoz i sl.), potpisan i ovjeren od strane nalogodavca. Također, tražimo da svi radni nalozi mogu biti vozaču dostavljeni putem e-mail adrese koju ima instaliranu na svom mobilnom uređaju te da kao

<p>takav bude pravovaljan. Ugovori o prijevozu i cjenici sa poslovnim partnerima, naručiteljima usluge, su poslovna tajna te kao takvi ne bi smjeli biti dostupni djelatnicima kao ni inspektorima zaduženima za provođenje nadzora. Kod ovog prijedloga posebnu pozornost treba staviti na cjenike koji su poslovna tajna između dva poslovna subjekta, a sastavni su dio većine ugovora o prijevozu. U slučaju da inspektor posumnja u vjerodostojnost naloga, predlaže se od tvrtke zatražiti dostavu ugovora o prijevozu. Na taj način se ne bi kršio GDPR, vozači ne bi bili upoznati sa odredbama ugovora koje prijevoznici imaju s naručiteljima te bi se smanjila količina dokumentacije u vozilima, a sve u smjeru digitalizacije i rasterećenja poduzetnika. ZAHTEJ: Uvođenje međunarodne licencije, odnosno licencije Zajednice za vozila 7+1, 8+1 i limuzine minimalno E segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem. Obrazloženje: Tražimo uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem, kako bi vozila te kategorije hrvatskih registarskih oznaka bila konkurenta i izjednačena sa pružateljima istih usluga iz drugih država članica Europske unije. PRIJEDLOG: Uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika. Obrazloženje: Predlažemo uvođenje registra prijevoznika koji obavljaju djelatnost povremenog prijevoza putnika, u kojem bi se objedino popis svih izdanih licencija za povremeni prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj. U registru bi, osim naziva tvrtke ili obrta, bilo potrebno navesti i broj prijevoznih sredstava s kojim tvrtka/obrt raspolaže kao i broj licencija Zajednice zbog transparentnosti podataka u sektoru povremenog prijevoza putnika. Pojavom korona krize, pri razgovorima predstavnika Inicijative povremenog prijevoza putnika s ministarstvima te stručnim službama JLS-ova, došlo se do spoznaje da u RH niti jedna institucija nema egzaktni podatak koliko tvrtki obavlja djelatnost povremenog prijevoza putnika niti koliko je licenciranih prijevoznika povremenog prijevoza putnika po pojedinim JLS-ovima.</p>	
<p>20 <b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b> Predlažemo dodavanje stavaka 2, 3, 4. i 5 u članak 76. Članak 76, predloženi stavci 2-5: (2) Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu se mora obavljati sukladno propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama te uporabu i održavanje javnih cesta. (3) Pošiljalac 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. (4) Ugovorom o prijevozu tereta iz članka 67. ovoga zakona potrebno je odrediti raspodjelu odgovornosti između pošiljalca tereta – utovaritelja, prijevoznika i primatelja tereta – istovaritelja u slučaju postupanja suprotnog</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Navedeno je uređeno Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>

	<p>odredbama stavka 2. ovog članka. (5) 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</p> <p>Obrazloženje: Obzirom na problem pretovarenih teretnih vozila koja prometuju po hrvatskim cestama i time ne samo pridonose uništavanju prometne infrastrukture već i ugrožavaju sigurnost svih sudionika prometa na cestama, predlažemo da se pravedno riješi problem odgovornosti za pretovar. U praksi krivnju za pretovar vozila ne mogu i ne smiju snositi isključivo prijevoznici i vozači. Utovaritelj, kao pošiljatelj tereta je taj koji raspolaže podacima o količini, vrsti i težini tereta, a istovaritelj, kao primatelj tereta vrlo često uvjetuju prijevozniku pretovar - kroz uvjetovanu cijenu prijevoza. U vezi s tom odredbom predlažemo u čl. 115. stavak 1. dodati kaznenu odredbu koja glasi: „ako pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereće suprotno podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno preko najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja određenih podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz“.</p>	
21	<p><b>Grad Split</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>U Izmjene i dopune zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je uvrstiti i odredbe kojima se regulira autotaksi prijevoz i to sljedeće; 1. Jedinice lokalne samouprave same određuju visinu naknade za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području. Naime, po trenutnom modelu naknada je gotovo ista za sve općine i gradove neovisno o potražnji taksi usluge što dovodi do velikog broja taksi prijevoznika koncentriranih u određene gradove a prometna infrastruktura istih ne može zadovoljiti toliki broj dodatnih vozila. 2. Jedna dozvola za autotaksi prijevoz izdaje se isključivo za jedno vozilo i za jednu registarsku oznaku. Po trenutnom modelu, na jednu izdanu dozvolu može se voziti neograničen broj vozila. To dovodi do nemogućnosti praćenja broja taksi vozila od strane jedinice lokalne samouprave obzirom da trenutno ne postoji zakonska obveza vođenja registra izdanih dozvola zasebno za svaku jedinicu lokalne samouprave. Vođenje evidencije o promjenama vozila isključivo od strane autotaksi prijevoznika je netransparentno. 3. Zaustavljanje autotaksi prijevoznika na stanicama javnog gradskog prometa za ukrcaj i iskrcaj putnika je dozvoljeno prema trenutno važećim odredbama ovog zakona. Iste su u koliziji sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama i trebalo bi iznaći povoljnije rješenje za sve sudionike prometa obzirom da se na stanicama javnog gradskog prijevoza sada stvaraju gužve i otežano je obavljanje javnog gradskog prijevoza. 4. Potrebno je urediti situacije kada dolazi do zahtjeva za promjenama u izdanim dozvolama, prekidu obavljanja autotaksi djelatnosti kao i proceduri produžetka važenja dozvole za autotaksi prijevoz. Obzirom da jedinice lokalne samouprave više ne mogu donositi samostalne odluke kojima se</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Primjedba da jedinice lokalne samouprave same određuju visinu naknade za izdavanje dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području nije prihvaćena jer bi to dovelo do povećanja naknada u pojedinim gradovima te bi stvorilo nejednake uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza u različitim područjima.</p>

	<p>uređuje autotaksi prijevoz a određene situacije do kojih dolazi u praksi nisu uređene zakonom trenutno je došlo do toga da pojedine situacije imamo potpune neobuhvaćene ikakvim propisom.“</p>	
<p>22</p>	<p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Inzistiramo na konkretnoj reviziji kompletnog Zakona, te donošenju novog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Okvirna lista naših prijedloga u nastavku. Čl. 10. navodi da se pravilnikom određuje minimalna cijena stjecanja početnih i periodičkih kvalifikacija, te se u čl. 11. određuju zahtjevi koje trebaju ispuniti centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri. Tražimo izmjenu odredbi i usklađenje s Direktivom 2006/123/EZ. Obrazloženje Kao što je već upozoravano, potrebno je zakonske odredbe uskladiti s Direktivom 2006/123/EZ. Nastavno na zakonsku odredbu donesen je Pravilniku o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (NN 50/2018) kojim je napravljeno dodatno financijsko opterećenje prijevoznicima i vozačima, na način da su dotadašnji troškovi od prosječno 800,00 kn povećani prosječno na 1.500,00 kn što smatramo apsolutno neprihvatljivim. S druge strane, zakonskom odredbom su ispitnim centrima nametnute dodatne obveze glede broja i stručnosti zaposlenih. Vjerujemo da je intencija zakonodavstva bila uređenje tržišta, međutim postignut je potpuno suprotni efekt. Stoga predlažemo izmjenu citiranih zakonskih odredbi i usklađenje s Direktivom 2006/123/EZ. Članak 76. U tekstu st. 1. navodi se :</p> <p>(1) Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu mora se obavljati sukladno propisima kojima se regulira sigurnost prometa na cestama te uporaba i održavanje javnih cesta. Predlažemo dodati sljedeće stavke: (2) Pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik 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 određenim podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz. (3) Odgovornost za postupanje suprotno odredbama stavka 2. ovoga članka, pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik snose solidarno. Obrazloženje U svrhu povećanja sigurnosti prometa na cestama, kao i u cilju održavanja postojeće cestovne prometne infrastrukture, potrebno je uvesti i naglasiti odgovornost svih strana uključenih u realizaciju prijevoznog procesa za pretovar vozila. Naime, u praksi se događa da prijevoznici u svoja vozila utovaruju prekomjernu količinu tereta neadekvatnim vaganjem pošiljatelja tereta ili promjenama količine tereta u odnosu na dokumentaciju, a posebno u prijevozu rasutih tereta. Na takav način se ugrožava sigurnost prometa i narušava ravnopravno tržišno natjecanje. Pritom sam vozač ili prijevoznik nemaju mogućnost neposredne provjere stvarnog opterećenja vozila, već može postupati isključivo s povjerenjem u dokumentaciju koju mu utovaritelj predoči. Stoga se predloženom izmjenom dio odgovornosti za pretovar prebacuje i na pošiljatelja</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije. Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Navedeno je uređeno Zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Kontrolu ispravnosti dozvole mogu obavljati samo ovlaštena tijela državne uprave. Navedena odredba je u suprotnosti s odredbama Uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009 prema kojima za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nije potrebno imati licencu bez obzira na najveću dopuštenu masu vozila. Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, međutim Ministarstvo će istu uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

tereta, utovaritelja, koji u prijevoznom postupku raspolaže sa relevantnim podacima o količini i vrsti tereta. U vezi s tom odredbom predlažemo u čl. 115. stavak 1. dodati kaznenu odredbu koja glasi: „ako pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereće suprotno podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno preko najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja određenih podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz“. Čl. 87.

Dopuniti tekst na način da se u st. 6. koji glasi: Kontrolu ispravnosti dozvole obavljaju Carinska uprava i inspekcija cestovnog prometa Ministarstva. dodaje nova rečenica koja glasi: „Primatelj i / ili pošiljatelj robe u Hrvatskoj moraju zatražiti na uvid dozvolu, te izvršiti kontrolu ispravnosti i arhivirati je u preslici.“

Obrazloženje Iz dosadašnjeg iskustva evidentno je da postoji niz malverzacija s dozvolama za strane prijevoznike, primjerice vozi se bez dozvole ili se ista dozvola koristi više puta. Obzirom da nema mehanizma kontrole odmah prilikom ulaska u hrvatsku tvrtku, na ovaj način bi se ovlast kontroliranja dala i primateljima / pošiljateljima robe, koji bi odmah na licu mjesta vršili kontrolu i specifičnu formu „poništanaj“ iskorištene dozvole arhiviranjem preslike. Takvom kontrolom zasigurno bi se već i preventivno djelovalo na prijevoznike, ali i pošiljatelje / primatelje robe. Čl. 93. st. 14. Protivimo se brisanju odredbi čl. 93. st. 14. Obrazloženje Obzirom da su te odredbe u vezi s odredbom o obvezi ishođenja licencije za prijevoz vozilima ndm iznad 12 t, a kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a koja je obveza sadržana u čl. 95. st. 4. tražimo da odredba ostane. Čl. 95. st. 3., 4.

Inzistiramo da i dalje u Zakonu ostanu odredbe sadržane u stavcima 3. i 4. koje glase: (3) Prijevoz tereta za vlastite potrebe u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu domaći prijevoznik može obavljati teretnim vozilima najveće dopuštene mase do 12 tona. (4) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima najveće dopuštene mase preko 12 tona, može ga obavljati isključivo temeljem licencije iz članka 14. stavka 2. podstavka 1. ili temeljem licencije Zajednice za prijevoz tereta iz članka 28. ovoga Zakona. Obrazloženje Protivimo se brisanju čl. 95. st. 3. te predlažemo da i dalje ostane ograničenje za obavljanje prijevoza tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima ndm do 12 t. Protivimo se brisanju čl. 95. st. 4. te predlažemo da i dalje ostane obveza ishođenja licencije iz čl. 14. st. 2. podst. 1. ili iz čl. 28. Obzirom da je ponuđeno obrazloženje za brisanje ovih odredbi da je to " poduzetnicima stvaralo nepredviđene troškove i probleme u poslovanju", molimo pojašnjenje sljedećega. Zbog čega je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u izvješću o provedenom javnom savjetovanju 2017. godine o nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obrazložilo svoj vlastiti prijedlog uvođenja obveze ishođenja licencije za prijevoz za vlastite potrebe vozilima ndm iznad 12 t ovim riječima: "Predlagatelj želi zakonskim rješenjem smanjiti dosadašnju zlouporabu prijevoza za vlastite potrebe i unaprijediti sustav javnog prijevoza tereta."



	<p>Ukoliko se u praksi u protekle dvije godine pokazalo da se smanjila zlouporaba prijevoza za vlastite potrebe, te da je sustav javnog prijevoza tereta toliko unaprijeđen da više nema potreba za zakonskom regulativom, molimo da se isto potkrijepi javno objavljenim dokazima. Čl. 96. st. 5. Obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu – u stavku 5. sadržana je odredba o iznosima najniže osigurane svote za štetu koja ne može biti manja od 150.000,00 kuna po jednom štetnom događaju, odnosno 750.000,00 kuna za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini. Predlažemo povisiti iznos za sve odštetne zahtjeve u jednoj osiguravateljskoj godini na 1.000.000,00 kn. Obrazloženje Potrebno je pojačati financijsku odgovornost agencija i na taj način pokazati ozbiljnost i legalnost rada. Čl. 97. Predlažemo izmjenu odredbi st. 1., 2., 3. i 4. te materiju ugovora u cestovnom prijevozu urediti detaljno posebnim propisom. Obrazloženje Potrebno je napustiti praksu upućivanja na Zakon o obveznim odnosima koja traje već osamnaest godina, a čime su prijevoznici izloženi velikom riziku kod odgovornosti za štetu. Svakako inzistiramo da se u izradu novog teksta uključi prof. dr. sc. Nikoleta Radionov, koja opetovano upozorava na ovaj propust i obrazlaže potencijalne posljedice.</p>	
23	<p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Predlažemo da zakonodavac jasnije definira prijevoz za OSOBNE potrebe, prvenstveno u teretnom prijevozu. Smatramo nedopustivim da fizička osoba (ne govorimo o obrtniku) može kupiti i na sebe kao fizičku osobu (ne govorimo o obrtniku) registrirati kamion te isti koristiti za OSOBNE potrebe. S toga predlažemo da čl. 4.točka 42. Zakona bude definirana na način da se prijevoz tereta za osobne potrebe ograniči na vozila do 3,5t.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Primjedba se ne prihvaća iz razloga što obavljanje prijevoza vozilima za osobne potrebe nema značajan utjecaj na tržište prijevoznih usluga kao što su vozila kojima se obavlja prijevoz za potrebe OPG-a, pčelarska vozila i sl.</p>
24	<p><b>HOK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu prije svega bi trebala obuhvatiti članke koji se odnose na obavljanje autotaksi prijevoza. Ključni ciljevi koje izmjenom odgovarajućih članaka treba postići su sljedeći: 1. Jedinice lokalne samouprave morale bi same odrediti visinu naknade za izdavanje dozvole za obavljanje djelatnosti taksi prijevoza na svojem području. Pojašnjenje: Nelogično je da je razlika u cijeni dozvole za obavljanje taksi prijevoza u primjerice Dubrovniku ili Splitu neznatno veća u odnosu na općinu s malom potražnjom za taksi uslugama. Cijena dozvole razmjerna specifičnostima pojedinog grada važan je korak prema boljem uređenju u obavljanju ove djelatnosti. 2. Dozvola za obavljanje taksi prijevoza izdaje se za jedno vozilo i za jednu registarsku oznaku. Pojašnjenje: Postojeće rješenje kojim taksi prijevoznik u vozilu mora imati samo presliku dozvole te sam voditi bazu vozila s kojima obavlja taksi prijevoz nije se pokazalo kao dobro jer je u stvarnosti podložno raznim</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Obveza stručne osposobljenosti osoba odgovornih za prijevoz propisuje se u dijelu zakona koji se odnosi na ispunjavanje uvjeta za izdavanje licencija za obavljanje prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prijevozu, a provjerava se zajedno sa ispunjavanjem ostalih uvjeta prilikom izdavanja licencije. Nije praksa propisivati prekršajne odredbe za taj dio zakona. Primjedba da jedinice lokalne samouprave same određuju visinu naknade za izdavanje dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području nije prihvaćena jer bi to dovelo do povećanja naknada u pojedinim gradovima te bi stvorilo nejednake uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza u različitim područjima. Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Navedeno je uređeno Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>

manipulacijama. Također, nelogično je i sa stanovišta troška za lokalnu zajednicu neekonomično da autotaksi prijevoznik s jednim i autotaksi prijevoznik koji prijevoz obavlja s preko stotinu vozila jednokratno plaćaju istu naknadu za izdavanje dozvole. 3. Jedinice lokalne samouprave morale bi imati obvezu voditi registar izdanih dozvola taksi prijevoznicima odnosno registarskih oznaka vozila kojima se obavlja taksi prijevoz. Navedeni registar mora biti javan. Pojašnjenje: Kako Vam je poznato, postojeće zakonsko rješenje koje predviđa da se sve izdane dozvole za autotaksi prijevoz putnika te podaci o vozilima kojima se obavlja taksi djelatnost upisuju u Bazu izdanih licencija i dozvola za autotaksi prijevoz nije zaživjelo tj. navedena Baza još uvijek ne postoji. Sa stanovišta sigurnosti i legalnosti obavljanja taksi djelatnosti nužno je da postoji transparentan registar vozila s kojima se obavlja ova djelatnost. Vozila moraju biti na adekvatan način označena tj. svaki korisnik ove usluge mora nedvosmisleno znati da je vozilo s kojim se obavlja taksi prijevoz za tu svrhu registriran od strane jedinice lokalne samouprave. Slično rješenje postoji u gotovo svim europskim gradovima. 4. Način izdavanja dozvola te upis registarske oznake vozila u izdane dozvole (za pojedino vozilo) morao bi se primijeniti i na one prijevoznike koji već imaju važeće dozvole uz određeni period prilagodbe. Pojašnjenje: Budući da je u periodu od stupanja na snagu Zakona izdan veliki broj novih dozvola, kako bi se postigli efekti uvođenja reda na prometnice gradova, nužno je da se postojeći prijevoznici prilagode ovim odredbama tj. da u određenom roku, za svako vozilo kojim obavljaju taksi prijevoz zatraže dozvolu, po uvjetima navedenim u izmjenama i dopunama Zakona. 5. Upravitelj prijevoza morao bi biti isključivo fizička osoba. Jedna fizička osoba mogla bi biti upravitelj prijevoza u najviše 3 obrta ili trgovačka društva, maksimalno za 15 vozila. Uz prekršajnu odgovornost fizičke osobe obrtnika – vlasnika te direktora odnosno trgovačkog društva, upravitelj prijevoza također bi morao snositi prekršajnu odgovornost, ovisno o vrsti prekršaja. Pojašnjenje: S pravnog stajališta je nelogično da fizička osoba obrtnik odnosno pravna osoba prilikom izdavanja licencije mora dokazati da zapošljava ili da ima sklopljen ugovor sa stručno osposobljenom osobom upraviteljem prijevoza, kao odgovornom osobom, a za koju nisu predviđene nikakve prekršajne odgovornosti. Slijedom odredbi iz prethodnih verzija Zakona o prijevozu u cestovnom prometu smatramo nelogičnim da se za osobu upravitelja prijevoza može angažirati i trgovačko društvo. Također, sukladno zahtjevu za suodgovornošću, smatramo da upravitelj prijevoza ne može obavljati tu zadaću u neograničenom broju obrta i trgovačkih društava za isto takav broj vozila. Također, odredbom članka 116. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 2013. godine, kao prijelaznom i završnom odredbom, bilo je propisano da su osobe koje su do dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama zakona o prijevozu u cestovnom prometu ( NN br. 91/10 ) imale najmanje 5 godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, oslobođene obveze polaganja

ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza. Ovom odredbom autotaksi prijevoznici koji su ispunjavali navedeni uvjet stekli su pravo obavljanja autotaksi djelatnosti bez polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti. U aktualnoj verziji Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ( NN br. 41/18 i 98/19 ) zakonodavac je propustio ponoviti sadržaj odredbe članka 116. što ima za posljedicu da svih 300 autotaksi prijevoznika koji su bili oslobođeni polaganja ispita i koji danas imaju najmanje 15 godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, moraju sada polagati ispit. S obzirom da se ne slažemo s tumačenjem zakonodavca da je izuzimanjem navedene odredbe u Zakonu ukinuto navedeno pravo osobama koje imaju 15 godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, smatramo da je u ovoj Izmjeni i dopuni Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno vratiti odredbu koja propisuje navedeno izuzeće. Zaključno, izmjenom ovog Zakona potrebno je obuhvatiti i odgovornost kod pretovara vozila. Predlažemo dodavanje stavaka 2, 3, 4. i 5 u članak 76. Članak 76, predloženi stavci 2-5: (2) Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu se mora obavljati sukladno propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama te uporabu i održavanje javnih cesta. (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 kojim se obavlja prijevoz. (4) 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. (5) 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

Obrazloženje: Obzirom na problem pretovarenih teretnih vozila koja prometuju po hrvatskim cestama i time ne samo pridonose uništavanju prometne infrastrukture već i ugrožavaju sigurnost svih sudionika prometa na cestama, predlažemo da se pravedno riješi problem odgovornosti za pretovar. U praksi krivnju za pretovar vozila ne mogu i ne smiju snositi isključivo prijevoznici i vozači. Utovaritelj, kao pošiljatelj tereta je taj koji raspolaže podacima o o količini, vrsti i težini tereta, a istovaritelj, kao primatelj tereta vrlo često uvjetuju prijevozniku pretovar - kroz uvjetovanu cijenu prijevoza. U vezi s tom odredbom predlažemo u čl. 115. stavak 1. dodati kaznenu odredbu koja glasi: „ako pošiljatelj tereta, utovaritelj i prijevoznik prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo opterete suprotno podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno preko najveće dopuštene mase i osovinskog opterećenja određenih podacima u prometnoj dozvoli ili prometnim znakom na itinereru kojim se obavlja prijevoz“. Čl. 87. Dopuniti tekst na način da se u st. 6. koji glasi: Kontrolu ispravnosti

	<p>dozvole obavljaju Carinska uprava i inspekcija cestovnog prometa Ministarstva. dodaje nova rečenica koja glasi: „Primatelj i / ili pošiljatelj robe u Hrvatskoj moraju zatražiti na uvid dozvolu, te izvršiti kontrolu ispravnosti i arhivirati je u preslici.“</p> <p>Obrazloženje: U više navrata upozoravani smo od naših članova i članica na niz malverzacija s dozvolama stranih prijevoznika: prijevoz se obavlja bez dozvole ili se ista dozvola koristi više puta. Osim apeliranja na domaće tvrtke, nema drugih mehanizama kontrole pri utovaru i preuzimanju robe. Na ovaj bi se način ovlast kontrole djelomično prebacila na primatelje / pošiljatelje robe.</p>	
25	<p><b>MM TOURS D.O.O.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>ZAHTJEV: Ukidanje knjige putnih listova za unutarnji prijevoz Tražimo ukidanje knjige putnih listova za unutarnji prijevoz u povremenom prijevozu putnika. Prema svim propisima vozači u vozilima imaju ugovore, naloge te su dužni voditi evidenciju prijeđenih kilometara. Samim time ispunjavanje knjige putnih listova je isključivo prepisivanje podataka iz već dostupnih dokumenata, nepotreban trošak te novi parafiskalni namet uveden kako bi se omogućilo dodatno financiranje Hrvatske gospodarske komore. Dapače, čak su svi ti podaci navedeni već u samom nalogu. Smatramo da ispunjavanje predmetnih listova vozaču oduzima previše vremena za vrijeme pružanja usluge. Vozač za vrijeme svog radnog vremena može prevoziti različite relacije, ne sa istom grupom putnika te bi za svaku pojedinačnu grupu trebao upotrijebiti novi putni list što osim gubitka vremena vozača, prijevoznicima stvara i dodatni trošak. ZAHTJEV: Digitalizacija i smanjenje papirologije Predlažemo izmjenu zakona po kojoj prijevoznik u vozilu treba imati isključivo nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (voucher, zahtjev za prijevoz i sl.), potpisan i ovjeren od strane nalogodavca. Smatramo da svi radni nalozi mogu biti vozaču dostavljeni putem maila kojeg ima na svom mobilnom uređaju te da je kao takav pravovaljan. Predlažemo i izmjenu zakona o potrebnoj dokumentaciji koja se trenutno u svakom vozilu mora nalaziti. Smatramo da su ugovori i cjenici sa poslovnim partnerima, naručiteljima usluge, stvar poslovne tajne i da kao takvi ne moraju biti dostupni djelatnicima kao ni cestovnim inspektorima. Kod ovog prijedloga bi poseban osvrt stavili na cjenike koji su poslovna tajna između dva poslovna subjekta, a sastavni su dio većine ugovora. U slučaju da inspektor posumnja u vjerodostojnost naloga, uvijek može od tvrtke zatražiti dostavu ugovora. Na taj način se ne bi kršio GDPR, vozači ne bi bili upoznati sa odredbama ugovora koje prijevoznici imaju s naručiteljima te bi se smanjila papirologija u vozilima, a sve u smjeru digitalizacije i rasterećenja poduzetnika. ZAHTJEV: Uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem Predlažemo uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prema prijedlogu ovoga Zakona kod “95” se ne unosi u vozačku dozvolu uz vozačku kategoriju B. Primjedba se ne odnosi na odredbe Zakona, a ista će biti uzeta u obzir kod izmjene predmetnog Pravilnika. Licencija Zajednice se izdaje u skladu s Uredbom 1073/2009/EZ, a odnosi se samo na vozila iznad devet sjedala uključujući sjedalo za vozača. Vođenje registra prijevoznika koji obavljaju povremeni prijevoz nije moguće jer se za tu vrstu prijevoza ne izdaju posebne licencije.</p>

	<p>s vozačem, kako bi vozila te kategorije hrvatskih registarskih oznaka bila konkurenta i izjednačena sa pružateljima istih usluga iz drugih država članica Europske unije. ZAHTJEV : Uređenje odredbi vezanih za KOD95 za vozače sa B kategorijom</p> <p>Tražimo ukidanje koda95 za vozače s B kategorijom ili, ako je to neprovedivo, provođenje uređenja odredbi vezanih za isto. Pri uvođenju obveze za kodom 95 za vozače sa B kategorijom potrebno je provesti usklađenje zakona o prijevozu u cestovnom prometu sa zakonom o vozačkoj dozvoli po kojem položeni kod ne može biti upisan u vozačku dozvolu. Prema članku 12. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, stavak 2 i stavak 6, navodi se da vozač mora imati upisan kod 95 u vozačku dozvolu, što je neprovedivo za vozače s položenom isključivo B kategorijom i bez obzira što isti posjeduju uvjerenje o posjedovanju koda 95, inspekcijskim nadzorima ispisuju se kazne zbog neupisanog koda u vozačkoj dozvoli. ZAHTJEV: Izmjena stavka pravilnika o pružanju usluge najma vozila s vozačem Osim izmjena određenih stavki Zakona o cestovnom prometu potrebno je izvršiti i promjene u pratećim pravilnicima. Sukladno Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja najam vozila sa vozačem, čl. 6 st. 5 osobni automobil kategorije M1 ima ograničenu starosnu dob od najviše 7 godina. Sva vozila koja se koriste za najam vozila s vozačem su limuzine minimalno segmenta E te kao takva su visokog cjenovnog razreda. Uvođenjem limita na starosnu dob tih vozila njihova isplativost je nemoguća budući se u tako kratkom vremenu ne mogu amortizirati. Smatramo da za tu kategoriju vozila starosna dob vozila mora biti neograničena.</p> <p>PRIJEDLOG: Uvođenje registra za povremeni prijevoz putnika Predlažemo uvođenje registra za povremeni prijevoz putnika u kojem bi se objedino popis svih izdatih licenci za povremeni prijevoz putnika, tvrtki i obrtnika u Republici Hrvatskoj. U registru bi bilo potrebno navesti broj prijevoznih sredstava s kojim tvrtka / obrtnik raspolaže kao i broj licence Zajednice zbog transparentnosti podataka u sektoru povremenog prijevoza putnika.</p>	
26	<p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Podržavamo prijedloge RADIO TAXI ZAGREB vezano za izmjene ovog Zakona na način da se djelatnost autotaksi prijevoza regulira na smislen način, dakle, onako kako to predlaže udruženje zagrebačkih taksista koje najbolje poznaje svu problematiku iz ove djelatnosti.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Primljeno na znanje, nema konkretne primjedbe</p>
27	<p><b>RADIO TAKSI ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Dozvola za obavljanje taksi prijevoza izdaje se za jedno vozilo i za jednu registarsku oznaku uz obavezno uvođenje vinjeta koje se izdaju samo legalnim taksi prijevoznicima u gradu Zagrebu (i ostalim gradovima) koje bi na vidljivom mjestu ukazivale da se radi o legalnom taksi prijevozniku. Način izdavanja dozvola te upis registarske oznake</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Prihvaćaju se primjedbe koje se odnose na odredbe Zakona.</p>

<p>vozila u izdane dozvole (za pojedino vozilo) i vinjete morao bi se primijeniti i na one prijevoznike koji već imaju važeće dozvole uz određeni period prilagodbe. Jedinice lokalne samouprave morale bi imati obvezu voditi registar izdanih dozvola taksi prijevoznicima odnosno registarskih oznaka kojima se obavlja taksi prijevoz. Navedeni registar mora biti javno objavljen i transparentan na razini RH. U Zakon vratiti odredbu propisanu člankom 116. ZPCP( NN br. 82/13 ), Članak 116. Osobe koje su do dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (»Narodne novine«, br. 91/10.) imale najmanje pet godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, oslobođene su obveze polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza. Dakle, ovdje se radi o osobnom stečenom pravu. Zakonom regulirati dopuštenu starost vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz na način: u trenutku dobivanja dozvole za autotaksi prijevoz, osobni automobil namijenjen za autotaksi prijevoz ne smije biti stariji od 7 godina. Uvođenje/vraćanje tehničkih, preventivnih pregleda kojima se osigurava tehnička ispravnost vozila s kojima se obavlja taksi prijevoz. Zapremina prtljažnog prostora vozila kojima se obavlja taksi prijevoz mora imati najmanje 300 lit. Jasno definiranje sankcija za osobe koje nelegalno obavljaju taksi prijevoz uz pojačani nadzor inspekcije!</p>	
<p>28 <b>Damir Čarić, pom. pročelnika UO za gospodarstvo, EU fondove i poljoprivredu - Splitsko - dalmatinska županija</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  Molim odgovor zašto u prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu nisu uvrštene i ranije dogovorene izmjene koje se odnose uvođenje županijskog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu kao javne usluge.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Ne prihvaća se, nema konkretne primjedbe</p>
<p>29 <b>Željko Lončarek</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  Osnovne stvari koje bi trebalo promijeniti u novom zakonu bi bile sljedeće: Dozvola za obavljanje taxi djelatnosti trebala bi se izdavati za svako vozilo zasebno tj trebala bi biti vinjeta za svako vozilo koja bi sadržavala naziv prijevoznika sa registarskom oznakom vozila. <b>Obrazloženje:</b> Na cestama je postalo neizdrživo vozila koja nisu taksi imaju na krovu oznaku TAXI koja im služi samo za vožnju po trakama za taksi i parkiranje po gradu. Vozila je teško kontrolirati jer je svakog dana sve više vozila sa TAXI oznakom a nisu taksisti. Registar važećih dozvola lokalna samouprava bi trebala voditi registar važećih dozvola koji bi bio javno dostupan. <b>Obrazloženje:</b> Kada bi postojao ovakav registar stranka bi mogla provjeriti da li sjeda u taxi vozilo ili u vozilo koje obavlja djelatnost na "crno" i gdje će cijena biti višestruko veća. Također bi se olakšalo službama koje vrše nadzor. Starost vozila zakonom propisati da je maksimalna starost vozila prosječna</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prihvaćaju se primjedbe koje se odnose na odredbe Zakona.</p>

	<p>starost vozila u RH za dobivanje dozvole vozilo ne smije biti starije od 7 godina. Obrazloženje: Nova vozila danas imaju garanciju od 7 godina a tendencija je da se garantni rok povećava i uskoro će biti 10 godina. Nema smisla da vozilo koje je u garantnom roku ne zadovoljava uvjete za taksiranje. Također preventivnim pregledima se utvrđuje ispravnost vozila pa starost nije u prvom planu nego sigurnost. Vratiti članak 116. iz zakona iz 2013. Članak 116. Osobe koje su do dana stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu («Narodne novine», br. 91/10.) imale najmanje pet godina radnog iskustva u obavljanju autotaksi prijevoza, oslobođene su obveze polaganja ispita o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza. Ukoliko je netko bio oslobođen polaganja ovog ispita sada nakon 30 godina bi morao polagati osposobljavanje. Obrazloženje: Radi se o stečenom pravu koje treba uvažiti kao u svim djelatnostima tako i u taksi djelatnosti.</p>	
30	<p><b>SINDIKAT VOZAČA I PROMETNIH RADNIKA "PROMET-SPLIT"</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Poštovani, u tekstu nigdje nisu navedene izmjene koje bi uredile ili barem ponudile rješenja za katastrofalno stanje na prometnicama, koje je uzrokovano lošom liberalizacijom taksi tržišta. Kao što je u široj javnosti poznato, u ljetnim i manifestacijskim razdobljima u Split u užu centar grada uđe nekoliko tisuća taksi vozila, koji ne poznavaju grad, koji su premoreni i nerijetko izazivaju prometne nezgode, koji usluge vožnje doživljavaju kao natjecanja za najbrže prijeđeni kilometar, koji dokazano doprinose umanjenju sigurnosti prometa na cestama, koji autobusna stajališta koriste kao PUNKTEVE ili čekališta za nove vožnje, koji uz pomoć ovog lošeg zakona uspijevaju obavljati čak i komunalni prijevoz, koji na jednu dozvolu imaju nekoliko desetaka vozila itd. Slijedom navedenoga, molimo vas da nas izvijestite o namjerama i vremenu kada ćete mijenjati nabrojeno kaotično stanje. S poštovanjem, Dopredsjednik S.V.I.P.R-a Promet- Split Hrvoje Mlikota</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. U navedenom slučaju radi se o nepoštivanju odredbi važećeg zakona.</p>
31	<p><b>Ured pučke pravobraniteljice</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b></p> <p>Obrazloženja predloženih izmjena sadrže isključivo kratko prepričani sadržaj pojedinih normi, ali ne i pojašnjene njihovog učinka i načina njihove primjene čime se dodatno otežava ujednačena primjena propisa i preveniraju eventualne dvojbe o primjeni, učinku i djelovanju pojedinog propisa radi čega obrazloženje i predstavlja važan alat za ispravno tumačenje propisa. Stoga predlažemo doraditi obrazloženje navedenog zakonskog prijedloga te njime pojasniti, a ne samo prepričati, ponuđena zakonska rješenja.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
32	<p><b>Four Travel d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</b></p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prema prijedlogu ovoga Zakona kod "95" se ne unosi</p>

**DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU**

ZAHTJEV: Ukidanje knjige putnih listova za unutarnji prijevoz Tražimo ukidanje knjige putnih listova za unutarnji prijevoz u povremenom prijevozu putnika. Prema svim propisima vozači u vozilima imaju ugovore, naloge te su dužni voditi evidenciju prijeđenih kilometara. Samim time ispunjavanje knjige putnih listova je isključivo prepisivanje podataka iz već dostupnih dokumenata, nepotreban trošak te novi parafiskalni namet uveden kako bi se omogućilo dodatno financiranje Hrvatske gospodarske komore. Dapače, čak su svi ti podaci navedeni već u samom nalogu. Smatramo da ispunjavanje predmetnih listova vozaču oduzima previše vremena za vrijeme pružanja usluge. Vozač za vrijeme svog radnog vremena može prevoziti različite relacije, ne sa istom grupom putnika te bi za svaku pojedinačnu grupu trebao upotrijebiti novi putni list što osim gubitka vremena vozača, prijevoznicima stvara i dodatni trošak. ZAHTJEV: Digitalizacija i smanjenje papirologije Predlažemo izmjenu zakona po kojoj prijevoznik u vozilu treba imati isključivo nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument (voucher, zahtjev za prijevoz i sl.), potpisan i ovjeren od strane nalogodavca. Smatramo da svi radni nalozi mogu biti vozaču dostavljeni putem maila kojeg ima na svom mobilnom uređaju te da je kao takav pravovaljan. Predlažemo i izmjenu zakona o potrebnoj dokumentaciji koja se trenutno u svakom vozilu mora nalaziti. Smatramo da su ugovori i cjenici sa poslovnim partnerima, naručiteljima usluge, stvar poslovne tajne i da kao takvi ne moraju biti dostupni djelatnicima kao ni cestovnim inspektorima. Kod ovog prijedloga bi poseban osvrt stavili na cjenike koji su poslovna tajna između dva poslovna subjekta, a sastavni su dio većine ugovora. U slučaju da inspektor posumnja u vjerodostojnost naloga, uvijek može od tvrtke zatražiti dostavu ugovora. Na taj način se ne bi kršio GDPR, vozači ne bi bili upoznati sa odredbama ugovora koje prijevoznici imaju s naručiteljima te bi se smanjila papirologija u vozilima, a sve u smjeru digitalizacije i rasterećenja poduzetnika. ZAHTJEV: Uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem Predlažemo uvođenje međunarodne licencije za vozila 7+1, 8+1 i limuzine premium segmenta s kojima se obavlja djelatnost najma vozila s vozačem, kako bi vozila te kategorije hrvatskih registarskih oznaka bila konkurenta i izjednačena sa pružateljima istih usluga iz drugih država članica Europske unije. ZAHTJEV : Uređenje odredbi vezanih za KOD95 za vozače sa B kategorijom Tražimo ukidanje koda95 za vozače s B kategorijom ili, ako je to neprovedivo, provođenje uređenja odredbi vezanih za isto. Pri uvođenju obveze za kodom 95 za vozače sa B kategorijom potrebno je provesti usklađenje zakona o prijevozu u cestovnom prometu sa zakonom o vozačkoj dozvoli po kojem položeni kod ne može biti upisan u vozačku dozvolu. Prema članku 12. Zakona o prijevozu u cestovnom

u vozačku dozvolu uz vozačku kategoriju B Primjedba se ne odnosi na odredbe Zakona, a ista će biti uzeta u obzir kod izmjene predmetnog Pravilnika. Licencija Zajednice se izdaje u skladu s Uredbom 1073/2009/EZ, a odnosi se samo na vozila iznad devet sjedala uključujući sjedalo za vozača. Vođenje registra prijevoznika koji obavljaju povremeni prijevoz nije moguće jer se za tu vrstu prijevoza ne izdaju posebne licencije.



<p>prometu, stavak 2 i stavak 6, navodi se da vozač mora imati upisan kod 95 u vozačku dozvolu, što je neprovedivo za vozače s položenom isključivo B kategorijom i bez obzira što isti posjeduju uvjerenje o posjedovanju koda 95, inspekcijskim nadzorima ispisuju se kazne zbog neupisanog koda u vozačkoj dozvoli. <b>ZAHTJEV:</b> Izmjena stavka pravilnika o pružanju usluge najma vozila s vozačem Osim izmjena određenih stavki Zakona o cestovnom prometu potrebno je izvršiti i promjene u pratećim pravilnicima. Sukladno Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja najam vozila sa vozačem, čl. 6 st. 5 osobni automobil kategorije M1 ima ograničenu starosnu dob od najviše 7 godina. Sva vozila koja se koriste za najam vozila s vozačem su limuzine minimalno segmenta E te kao takva su visokog cjenovnog razreda. Uvođenjem limita na starosnu dob tih vozila njihova isplativost je nemoguća budući se u tako kratkom vremenu ne mogu amortizirati. Smatramo da za tu kategoriju vozila starosna dob vozila mora biti neograničena. <b>PRIJEDLOG:</b> Uvođenje registra za povremeni prijevoz putnika Predlažemo uvođenje registra za povremeni prijevoz putnika u kojem bi se objedino popis svih izdatih licencijskih za povremeni prijevoz putnika, tvrtki i obrtnika u Republici Hrvatskoj. U registru bi bilo potrebno navesti broj prijevoznih sredstava s kojim tvrtka / obrtnik raspolaže kao i broj licence Zajednice zbog transparentnosti podataka u sektoru povremenog prijevoza putnika.</p>	
<p>33 <b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  Člankom 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), u stavku 1. propisano je što se smatra ugovorima o cestovnom prijevozu, stavkom 3. istog članka propisana je obveza pisane forme za ugovore iz stavka 1., a člankom 4. obvezni sadržaj ugovora o prijevozu iz stavka 1. sukladno citiranim odredbama cestovni prijevoznici putnika u javnom linijskom prijevozu su dužni sa svakim od putnika ponaosob sklopiti pisani ugovor o prijevozu. Dakle, prijevoznici bi na svim prodajnim mjestima uključujući i autobuse morali uzimati osobne podatke od putnika i te ugovore morale bi potpisati obje ugovorne strane tj. zakonski zastupnik prijevoznika i putnik kao naručitelj prijevoza. Činjenica je da svi prijevoznici putnika u cestovnom prijevozu putnicima izdaju vozne karte koje jesu u pisanom obliku, ali ne sadrže osobne podatke naručitelja prijevoza niti potpise ugovornih strana, pa se u smislu gore navedenog članka vozne karte ne mogu smatrati ugovorom o javnom linijskom prijevozu putnika, dakle nema sklopljenog ugovora o cestovnom prijevozu. Time što cestovni prijevoznici ne sklapaju s putnicima pisane ugovore o cestovnom prijevozu, izloženi su izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Nepraktično je i gotovo neizvedivo postupiti sukladno gore navedenim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), a po našem saznanju niti jedan cestovni</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu.</p>

	<p>prijevoznik putnika ne sklapa sa svakim putnikom u javnom linijskom prijevozu pisani ugovor već mu izdaje vožnu kartu, pa predlažemo da se članak 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19) promijeni na način da se u isti unese pravna presumpcija tj. da se vožna karta smatra ugovorom o cestovnom prijevozu sukladno članku 4. stavku 62. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19).</p>	
<p>34</p>	<p><b>Čazmatrans d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>          Člankom 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), u stavku 1. propisano je što se smatra ugovorima o cestovnom prijevozu, stavkom 3. istog članka propisana je obveza pisane forme za ugovore iz stavka 1., a člankom 4. obvezni sadržaj ugovora o prijevozu iz stavka 1. sukladno citiranim odredbama cestovni prijevoznici putnika u javnom linijskom prijevozu su dužni sa svakim od putnika ponaosob sklopiti pisani ugovor o prijevozu. Dakle, prijevoznici bi na svim prodajnim mjestima uključujući i autobuse morali uzimati osobne podatke od putnika i te ugovore morale bi potpisati obje ugovorne strane tj. zakonski zastupnik prijevoznika i putnik kao naručilatelj prijevoza. Činjenica je da svi prijevoznici putnika u cestovnom prijevozu putnicima izdaju vožne karte koje jesu u pisanom obliku, ali ne sadrže osobne podatke naručilatelja prijevoza niti potpise ugovornih strana, pa se u smislu gore navedenog članka vožne karte ne mogu smatrati ugovorom o javnom linijskom prijevozu putnika, dakle nema sklopljenog ugovora o cestovnom prijevozu. Time što cestovni prijevoznici ne sklapaju s putnicima pisane ugovore o cestovnom prijevozu, izloženi su izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Nepraktično je i gotovo neizvedivo postupiti sukladno gore navedenim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), a po našem saznanju niti jedan cestovni prijevoznik putnika ne sklapa sa svakim putnikom u javnom linijskom prijevozu pisani ugovor već mu izdaje vožnu kartu, pa predlažemo da se članak 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19) promijeni na način da se u isti unese pravna presumpcija tj. da se vožna karta smatra ugovorom o cestovnom prijevozu sukladno članku 4. stavku 62. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19).</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu.</p>
<p>35</p>	<p><b>Autotransport Karlovac d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>          Člankom 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), u stavku 1. propisano je što se smatra ugovorima o cestovnom prijevozu, stavkom 3. istog članka propisana je obveza pisane forme za ugovore iz</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu.</p>

<p>stavka 1., a člankom 4. obvezni sadržaj ugovora o prijevozu iz stavka 1. sukladno citiranim odredbama cestovni prijevoznici putnika u javnom linijskom prijevozu su dužni sa svakim od putnika ponaosob sklopiti pisani ugovor o prijevozu. Dakle, prijevoznici bi na svim prodajnim mjestima uključujući i autobuse morali uzimati osobne podatke od putnika i te ugovore morale bi potpisati obje ugovorne strane tj. zakonski zastupnik prijevoznika i putnik kao naručitelj prijevoza. Činjenica je da svi prijevoznici putnika u cestovnom prijevozu putnicima izdaju vozne karte koje jesu u pisanom obliku, ali ne sadrže osobne podatke naručitelja prijevoza niti potpise ugovornih strana, pa se u smislu gore navedenog članka vozne karte ne mogu smatrati ugovorom o javnom linijskom prijevozu putnika, dakle nema sklopljenog ugovora o cestovnom prijevozu. Time što cestovni prijevoznici ne sklapaju s putnicima pisane ugovore o cestovnom prijevozu, izloženi su izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Nepraktično je i gotovo neizvedivo postupiti sukladno gore navedenim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), a po našem saznanju niti jedan cestovni prijevoznik putnika ne sklapa sa svakim putnikom u javnom linijskom prijevozu pisani ugovor već mu izdaje voznu kartu, pa predlažemo da se članak 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19) promijeni na način da se u isti unese pravna presumpcija tj. da se vozna karta smatra ugovorom o cestovnom prijevozu sukladno članku 4. stavku 62. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19).</p>	
<p>36 <b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>  Člankom 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), u stavku 1. propisano je što se smatra ugovorima o cestovnom prijevozu, stavkom 3. istog članka propisana je obveza pisane forme za ugovore iz stavka 1., a člankom 4. obvezni sadržaj ugovora o prijevozu iz stavka 1. sukladno citiranim odredbama cestovni prijevoznici putnika u javnom linijskom prijevozu su dužni sa svakim od putnika ponaosob sklopiti pisani ugovor o prijevozu. Dakle, prijevoznici bi na svim prodajnim mjestima uključujući i autobuse morali uzimati osobne podatke od putnika i te ugovore morale bi potpisati obje ugovorne strane tj. zakonski zastupnik prijevoznika i putnik kao naručitelj prijevoza. Činjenica je da svi prijevoznici putnika u cestovnom prijevozu putnicima izdaju vozne karte koje jesu u pisanom obliku, ali ne sadrže osobne podatke naručitelja prijevoza niti potpise ugovornih strana, pa se u smislu gore navedenog članka vozne karte ne mogu smatrati ugovorom o javnom linijskom prijevozu putnika, dakle nema sklopljenog ugovora o cestovnom prijevozu. Time što cestovni prijevoznici ne sklapaju s putnicima pisane ugovore o cestovnom prijevozu, izloženi su izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Nepraktično je i gotovo neizvedivo postupiti sukladno gore</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu.</p>

	<p>navedenim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), a po našem saznanju niti jedan cestovni prijevoznik putnika ne sklapa sa svakim putnikom u javnom linijskom prijevozu pisani ugovor već mu izdaje vožnu kartu, pa predlažemo da se članak 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19) promijeni na način da se u isti unese pravna presumpcija tj. da se vožna karta smatra ugovorom o cestovnom prijevozu sukladno članku 4. stavku 62. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19).</p>	
37	<p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>          Člankom 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), u stavku 1. propisano je što se smatra ugovorima o cestovnom prijevozu, stavkom 3. istog članka propisana je obveza pisane forme za ugovore iz stavka 1., a člankom 4. obvezni sadržaj ugovora o prijevozu iz stavka 1. sukladno citiranim odredbama cestovni prijevoznici putnika u javnom linijskom prijevozu su dužni sa svakim od putnika ponaosob sklopiti pisani ugovor o prijevozu. Dakle, prijevoznici bi na svim prodajnim mjestima uključujući i autobuse morali uzimati osobne podatke od putnika i te ugovore morale bi potpisati obje ugovorne strane tj. zakonski zastupnik prijevoznika i putnik kao naručitelj prijevoza. Činjenica je da svi prijevoznici putnika u cestovnom prijevozu putnicima izdaju vožne karte koje jesu u pisanom obliku, ali ne sadrže osobne podatke naručitelja prijevoza niti potpise ugovornih strana, pa se u smislu gore navedenog članka vožne karte ne mogu smatrati ugovorom o javnom linijskom prijevozu putnika, dakle nema sklopljenog ugovora o cestovnom prijevozu. Time što cestovni prijevoznici ne sklapaju s putnicima pisane ugovore o cestovnom prijevozu, izloženi su izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Nepraktično je i gotovo neizvedivo postupiti sukladno gore navedenim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), a po našem saznanju niti jedan cestovni prijevoznik putnika ne sklapa sa svakim putnikom u javnom linijskom prijevozu pisani ugovor već mu izdaje vožnu kartu, pa predlažemo da se članak 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19) promijeni na način da se u isti unese pravna presumpcija tj. da se vožna karta smatra ugovorom o cestovnom prijevozu sukladno članku 4. stavku 62. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19).</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu.</p>
38	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</b>          Člankom 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), u</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Primjedba se ne odnosi na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a ista će se uzeti u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ili kod izrade posebnog propisa kojim će se urediti ugovori u prijevozu.</p>

<p>stavku 1. propisano je što se smatra ugovorima o cestovnom prijevozu, stavkom 3. istog članka propisana je obveza pisane forme za ugovore iz stavka 1., a člankom 4. obvezni sadržaj ugovora o prijevozu iz stavka 1. sukladno citiranim odredbama cestovni prijevoznici putnika u javnom linijskom prijevozu su dužni sa svakim od putnika ponaosob sklopiti pisani ugovor o prijevozu. Dakle, prijevoznici bi na svim prodajnim mjestima uključujući i autobuse morali uzimati osobne podatke od putnika i te ugovore morale bi potpisati obje ugovorne strane tj. zakonski zastupnik prijevoznika i putnik kao naručitelj prijevoza. Činjenica je da svi prijevoznici putnika u cestovnom prijevozu putnicima izdaju vozne karte koje jesu u pisanom obliku, ali ne sadrže osobne podatke naručitelja prijevoza niti potpise ugovornih strana, pa se u smislu gore navedenog članka vozne karte ne mogu smatrati ugovorom o javnom linijskom prijevozu putnika, dakle nema sklopljenog ugovora o cestovnom prijevozu. Time što cestovni prijevoznici ne sklapaju s putnicima pisane ugovore o cestovnom prijevozu, izloženi su izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Nepraktično je i gotovo neizvedivo postupiti sukladno gore navedenim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19), a po našem saznanju niti jedan cestovni prijevoznik putnika ne sklapa sa svakim putnikom u javnom linijskom prijevozu pisani ugovor već mu izdaje voznu kartu, pa predlažemo da se članak 97. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19) promijeni na način da se u isti unese pravna presumpcija tj. da se vozna karta smatra ugovorom o cestovnom prijevozu sukladno članku 4. stavku 62. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 41/18, 98/19).</p>	
<p>39 <b>UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU , I.USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA</b></p> <p>Prisiljeni smo komentirati da Udruga hrvatskih autobusnih prijevoznika ne zastupa sve hrvatske autobusne prijevoznike (kako se može iščitati iz naslova) niti da su komentari iz ove udruge korektni i reprezentativni za ovaj sektor, kao što ni sama udruga nije reprezentativna u domeni županijskog javno linijskog prijevoza kojeg komentira i osporava na način da uzroči neizmjerne štete drugim prijevoznicima. Problem županijskog javno linijskog prijevoza je puno kompleksniji od interesnog gledanja iz perspektive prijevoznika koji nisu održavali nerentabilne linije o svom trošku i koji sada nisu iz tog razloga u teškoj poziciji. Da nije bilo hrvatskih autobusnih linijskih prijevoznika još bi gora situacija bila u današnjem društvu nego je do sada. Isto tako broj zaposlenih unutar naše udruge itekako ukazuje na naš značaj u društvu kao i rad sindikata koji su podržali sustavno rješenje problema, a ne pristrano rješenje problema kako ga prezentira ova Udruga. Problem prijevoznika koji desetljećima održavaju linije, a posebno zadnjih godina, da ne govorimo u vrijeme COVID-a, umanjuje trud i živote tisuće radnika koji su zaposleni u ovim poduzećima.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Nema konkretne primjedbe</p>

<p>Danas naši radnici riskiraju zdravlje i živote dok istovremeno nemaju jednaka prava kao ostali učesnici u javnom linijskom prijevozu u Hrvatskoj (npr. gradski prijevoznici ili HŽPP). U cijeloj EU je praksa da su postojeći prijevoznici dobili prve ugovore kao prijelazno rješenje i osiguranje kontinuiteta poslovanja. Kada bi to bilo po željama interesnih prijevoznika, tada bi de-facto oni besplatno putem javnog natječaja došli do linija, a dotadašnji prijevoznik bi izgubio posao i defacto propao zajedno sa svim obvezama koje je stvorio dok je održavao linije. Ove linije su nematerijalna imovina tvrtki i razlog zašto ta poduzeća postoje. Godinama je ova imovina stvarana i održavana. Svaka linija i polazak koji je zatvoren (a bilo ih je mnogo zadnjih desetljeća) je de-facto smanjio vrijednost tvrtke, no s obzirom na gubitke prijevoznici nisu imali izbora. Zatvaranjem određene linije ili polaska, u većini slučajeva, drugi prijevoznik je mogao uložiti i sam održavati tu liniju, no to se uglavnom nije događalo, niti je razvijeno ovo tržište, tj. ne postoji puno prijevoznika koji se bave ovom djelatnošću koja je skupa i radno intenzivna. Ovaj posao nije povremeni prijevoz ili poseban prijevoz, nema istu organizaciju, osoblje, logistiku... Natječaji za javnu uslugu su sigurno budućnost, no kao i u EU, u Hrvatskoj je potreban prijelazni period kako je predviđeno Zakonom. Slažemo da su rokovi trebali biti poštivani, za što se i zalažemo cijelo vrijeme, jer je to pretpostavka da se postojeći prijevoznici pripreme za novi sustav i natječaje, jednako kao i javna uprava, budući se radi o višegodišnjim pripremama. Naprasno i nasilno javno nadmetanje neće stvoriti pozitivne efekte niti će biti pravedno, budući suprotno navodima ove Udruge, hrvatsko tržište uopće nije pripremljeno niti konkurentno za borbu s prijevoznicima iz EU koji godinama obavljaju javnu uslugu i imaju iskustva, reference i financijsku stabilnost, čak i u vrijeme COVID-a. Sebični interesi prijevoznika koji većinom ne voze županijske javne linije (te samim time nemaju što izgubiti ili im je to beznačajan posao) nisu pravedni niti zakoniti, a mogli bi uzrokovati masovne stečajevе, oštećene radnike koji će izgubiti sigurnost radnog mjesta i stečena prava, te time očito pogodovati prijevoznicima koji žele takav rasplet događaja.</p>	
<p>40 <b>Udruga hrvatskih autobusnih prijevoznika PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU , I.USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA</b>  Kao i u javnom savjetovanju za prethodne izmjene navedenog Zakona ovim putem ponovo zahtijevamo brisanje stavaka 6. i 7., članka 33. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu zbog toga što su navedena dva stavka usmjerena ka kršenju načela tržišnog natjecanja, prvo i osnovno u odnosu na županijska tržišta javnog linijskog prijevoza, a zatim i na tržište međužupanijskog javnog linijskog prijevoza na spojenim područjima susjednih tržišta iz razloga kako je navedeno u dosadašnjoj komunikaciji oko navedenih odredbi. To osobito zbog toga što je više od dvije godine neprimjene navedenih odredbi jasno da iste nisu provedive i u pravno i u praksi jer su suprotne Uredbi ( EZ ) 1370/2007. koja je u izravnoj</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedene primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a uzet će se u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p>

primjeni u Republici Hrvatskoj. Nadalje, kako Zakon o prijevozu u cestovnom prometu dio djelatnosti javnog linijskog prijevoza putnika geografski predviđen za područja jedinica lokalnih samouprava – županija, predviđa u obliku i formi javne usluge, a sukladno metodologiji i zakonskom okviru kako je gore navedeno i kako predlažemo, tako predlažemo izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem i međunarodnom prometu pojednostavi i otvori tržištu, pojednostavnjeno da se pristup tome dijelu tržišta liberalizira. Točnije, predlažemo ukidanje postupka usklađivanja međužupanijskih i međunarodnih vozni redova definiranog u čl. 4. st 1. tč. 59 i ukidanje i brisanje navedenog stavka. Vežano na ukidanje postupka usklađivanja vozni redova za međužupanijske i međunarodne linije potrebno je izmijeniti i sve relevantne odredbe čl. 31. - 43. i čl. 61. – 73. koji definiraju i uključuju rezultate postupka usklađivanja (usklađeni vozni red) na način da postupak izdavanja dozvola bude propisan i kontroliran od strane nadležnog Ministarstva, a sam pristup međužupanijskim i međunarodnim linijama do kraja liberaliziran i prepušten poslovnim odlukama svakog prijevoznika. Prijevoznici moraju zadovoljavati uvjete i elemente pristupa djelatnosti prijevoza putnika (uvjeti za pridobivanje Licence), uvjetima tehničke ispravnosti i sigurnosti vozila, pravilnog rasporeda i angažmana vozača u dijelu zakonom propisanih razdoblja vožnje i dnevnih i tjednih odmora, izmirene porezne i druge proračunske obaveze (doprinosi) no sam izbor linije, svih usputnih stajališta, režima prometovanja, vremena polaska i dolazaka, itinerara i cjenika mora biti isključivo u domeni prijevoznika koji navedenom linijom gospodari u svoje ime i za svoj račun bez državnih subvencija i potpora. Obzirom da odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se definira način, opseg i provedba postupaka za uspostavljanje javne usluge na područjima pojedinih županija izlaze iz administrativnih okvira i granica pojedinih županija te obuhvaćaju linije dužine do 100km, predlažemo ukidanje tih odredbi o dužini linija koje su predmet obuhvata javne usluge, te prepuštanje organiziranja međužupanijskih linija isključivo vodeći se komercijalnim odlukama prijevoznika, a temeljeno na pojednostavljenom, liberaliziranom pristupu i postupku. Također, temeljeno na praski država članica EU i zakonodavnom okviru kojega uvodi Uredba (EZ) 1073/2009, predlažemo sustavnu izmjenu svih relevantnih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na način da se na odobrenim linijama Zajednice omogući i unutarnji (međužupanijski) prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske jednako kako je to dozvoljeno i na međužupanijskim linijama. Iznimno, unutarnji prijevoz putnika na međužupanijskim relacijama u sklopu dozvole Zajednice može biti odobren temeljem reciprociteta kojom druga država članica EU isto odobrava prijevoznicima sa nastanom u Republici Hrvatskoj. Slijedom navedenih prijedloga, potrebno je u potpunosti izmijeniti pripadajući podzakonski akt, Pravilnik o obavljanju linijskog prijevoza putnika koji

uvodi brojna dodatna diskriminatorna ograničenja u dijelu međunarodnih linija, suglasnosti autobusnih kolodvora i načina odvijanja javno linijskog prijevoza putnika. Obrazloženje: navedeni prijedlozi izmjena Zakona u prijevozu u cestovnom prometu bi trebali sustav javnog linijskog prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj definirati kroz dva osnovna oblika i modela. Sa jedne strane postoji oblik javne usluge u javnom linijskom prijevozu putnika na području i u okviru administrativnih granica pojedinih županija koje se uređuje temeljen odredbi Uredbe (EZ) 1370/2007. Pristup toj djelatnosti i grani prijevoza putnika mora i treba biti transparentan i proveden temeljem javnog nadmetanja, budući je isti sufinanciran javnim (proračunskim) sredstvima, te se takvim postupkom mora zaštititi javni interes i postići optimalna ponuda javnog linijskog prijevoza putnika na područjima županija na način zadovoljavanja osnovnih i ustavnih prava za mobilnošću svih građana Republike Hrvatske. Tako proveden postupak tržišno je transparentan i omogućava svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj jednaku mogućnost sudjelovanja u postupcima javne nabave i pristup tom dijelu tržišta, a temeljem važeće zakonske regulative sa područja javne nabave. Današnji sustav županijskih linija i/ili javne usluge je u potpunosti zatvoren i dugoročno nedostupan svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pod jednakim uvjetima i predodređen je za postojeće, monopolističke prijevoznike. Sa druge strane, sustav javnog linijskog prijevoza na međužupanijskim i međunarodnim linijama treba biti oslobođen nepotrebne birokratizacije i nepotrebnih troškova za usklađivanje vozni redova, te u potpunosti pojednostavljen i liberaliziran. Pristup tom dijelu tržišta prijevoza putnika treba biti jednostavan, informatiziran i kontrolabilan (samo registriranje vozni redova bez usklađivanja) od strane nadzornih tijela Republike Hrvatske, no u potpunosti prepušten gospodarskoj inicijativi svakog pojedinog prijevoznika. Otvaranje tržišta prijevoza putnika na međužupanijskim i međunarodnim linijama omogućiti će i potaknuti razvoj, investicije i poduzetničke slobode, te omogućiti svim prijevoznicima u Republici Hrvatskoj pristup tom gospodarskom segmentu na jednak i ne diskriminatoran način. Važno je napomenuti, da je sustav javnog linijskog prijevoza putnika na međužupanijskim i međunarodnim linijama krajnje komercijalan i ne podliježe sufinanciranju ili subvencioniranju od strane tijela javne uprave (iz proračunskih sredstava) te je nejasno zbog čega je onda zakonski ograničen i diskriminatoran. Današnji sustav usklađivanja vozni redova za obavljanje međužupanijskih i međunarodnih linija je krajnje zatvoren i diskriminatoran, te je to tržište prijevoza putnika rezervirano isključivo za prijevoznike koji taj posao obavljaju desetljećima i svojim manipuliranjem u postupcima usklađivanja vozni redova štite vlastite monopolističke pozicije. Osim toga, radi primjene važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu zahtijevamo žurno primjenu postupka usklađivanja vozni redova na međužupanijskim linijama javnog prijevoza putnika putem aplikacije iz članka 3., stavak 3. Pravilnika o obavljanju javnog linijskog



	prijevoza. Sa poštovanjem! Predsjednik Udruge Krešimir Čumbrek	
41	<p><b>Denis Peloz</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU , II.OCJENA STANJA, OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU PREDLOŽENIM ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI</b>  PRIMJER kako se sustav registriranih i licenciranih autoškola suvislo primjenjuje i na neki način koristi za potrebe PKPI (možda red teksta i prijevod nisu savršeni, ali svkako biti će razumljivo) Zakon o osnovnoj kvalifikaciji i daljnjem osposobljavanju vozača određenih motornih vozila za teretni ili putnički prijevoz (Zakon o profesionalnoj kvalifikaciji vozača - BKrFQG) Neslužbeni sadržaj BKrFQG  Datum izdanja: 14.08.2006 Posljednji put izmijenjen člankom 3. G v. 30. lipnja 2017. I 2162 § 7  Priznavanje i nadzor centara za obuku (1) Priznati centri za osposobljavanje za ubrzane osnovne kvalifikacije i napredno usavršavanje su: 1. Autoškole s dozvolom za autoškolu za razrede CE ili DE prema članku 17. stavku 2. Zakona o instruktora vožnje, pod uvjetom da vozačka škola nije suspendirana, 2. Autoškole i centri za obuku instruktora vožnje koji ne trebaju dozvolu ili priznanje za autoškolu prema članku 44. stavku 3. Zakona o instruktorima vožnje, 3. Vježbeničke tvrtke koje se bave stručnim osposobljavanjem u zanimanjima za osposobljavanje navedena u odjeljku 4 (1) br. 2, Četvrti Obrazovne ustanove koje provode prekvalifikaciju za profesionalnog vozača ili specijalista za upravljanje vozilima na temelju propisa donesenog u skladu s člankom 58. ili člankom 59. Zakona o strukovnom osposobljavanju, u svakom slučaju zajedno s člankom 60. Zakona o stručnom osposobljavanju, 5. državni centri za osposobljavanje u skladu sa stavkom 2. Centri za obuku koji nisu prepoznati u skladu s rečenicom 1 i njihovo nastavno osoblje ne smiju nuditi ili izvoditi nastavu u skladu s odjeljkom 4 (2) i 5 (1). (2) Centre za osposobljavanje za ubranu osnovnu kvalifikaciju i usavršavanje država priznaje nadležno tijelo prema državnom zakonu ako 1. imaju osobne i materijalne zahtjeve za predavanje znanja i vještina potrebnih za ubranu osnovnu kvalifikaciju i daljnju obuku, 2. zapošljavaju dovoljno nastavnog osoblja proporcionalno broju polaznika obuke i daljnjeg obrazovanja, 3. prikladne učionice i prikladna i dovoljna nastavna sredstva dostupni su svakom polazniku za izvođenje nastave, Četvrti trajna obuka nastavnog osoblja je zajamčena i 5. nema činjenica koje govore protiv osobne pouzdanosti podnositelja zahtjeva. (3) Državno priznanje u skladu sa stavkom 2. mora biti u pisanom obliku. (4) Centri za osposobljavanje prema stavku 1. stavku 1. brojevi 1. i 2. i njihovo nastavno osoblje mogu izvoditi nastavu samo prema odjeljku 4. stavku 2. i odjeljku 5. stavku 1. u učionicama, što odgovara njihovom ovlaštenju prema Zakonu o instruktorima vožnje. Centri za izobrazbu prema stavku 1. rečenici 1. brojevi 3. i 4., kao i njihovo nastavno osoblje mogu izvoditi nastavu samo u vlastitim prostorijama. Centri za osposobljavanje prema stavku 1. točki 1. broj 5.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>

mogu izvoditi nastavu samo u učionicama navedenim u državnom odobrenju. Neslužbeni sadržaj § 7a. Zabrana djelovanja, opoziv priznanja (1) Tijelu za odgoj i obrazovanje prema § 7 stavku 1, brojevi 1 do 4 može biti zabranjeno izvođenje nastave za ubranu osnovnu kvalifikaciju i za daljnju izobrazbu od strane tijela nadležnog prema zemljišnom zakonu ako postupci odgovorne osobe grubo krše obveze iz ovog zakona ili je prekršen pravilnik donesen na temelju ovoga Zakona u skladu s odjeljkom 8. (2) Prema § 7 stavku 1, brojevi 1 do 4, zavodu će biti zabranjeno izvođenje nastave za ubranu osnovnu kvalifikaciju i daljnju obuku od strane nadležnog tijela prema zemljišnom zakonu ako potvrde o pohađanju više puta izdaje odgovorna osoba u objektu za vježbanje, iako 1. nastava se nije odvijala u obliku ili u mjeri navedenoj u potvrdi o pohađanju, ili 2. sudionik naveden u potvrdi o pohađanju nije sudjelovao u nastavi u mjeri koja je navedena u potvrdi. (3) U slučaju ustanove za osposobljavanje u skladu s člankom 7. stavkom 1. brojem 5., stavci 1. i 2. primjenjuju se u skladu s tim, s tim da, ne dovodeći u pitanje administrativne procesne propise o ukidanju upravnih akata, opoziv priznanja od strane odgovornog tijela prema državnom zakonu zamjenjuje zabranu javlja se. (4) Odgovorne osobe su sve osobe ovlaštene za predstavljanje ustanove za osposobljavanje, kao i sve osobe zaposlene za izvođenje nastave. (5) Nadležno tijelo prema zemljišnom zakonu može zabraniti obavljanje djelatnosti prema ovom Zakonu ako se nude ili provode mjere podučavanja u smislu ovoga Zakona bez davanja potrebnog priznanja. (6) U slučajevima iz stavaka 1. do 3. i 5., prigovor i radnja za oduzimanje nemaju suspenzivni učinak. 7b Nadzor centara za osposobljavanje (1) Nadzor nad radom centara za osposobljavanje prema § 7 stav 1, rečenica 1, brojevi 1 i 5, odgovornost je nadležnog tijela prema državnom zakonu. U tu svrhu može poduzeti sve potrebne mjere. Konkretno, može zahtijevati od svojih predstavnika da uđu u učionicu i poslovne prostore tijekom ureda i u radno vrijeme odgovarajuće ustanove, provode preglede i inspekcije i sudjeluju u nastavi. (2) Nadzor nad radom centara za osposobljavanje prema članku 7. stavku 1. stavku 1. brojevima 3. i 4. odgovornost je tijela odgovornih za stručno osposobljavanje u neručnim poslovima prema Zakonu o strukovnom osposobljavanju. Stavak 1., rečenice 2. i 3. primjenjuju se u skladu s tim. Ako tijelo odgovorno prema rečenici 1. utvrdi činjenice u izvršavanju svojih ovlasti koje opravdavaju pretpostavku da su povrijeđene obveze ovoga Zakona ili zakonskog pravilnika donesenog na temelju ovoga Zakona u skladu s odjeljkom 8., dužno je takve nalaze odmah dostaviti tijelu odgovornom prema zemljišnom zakonu. (3) Tijelo nadležno za nadzor može koristiti prikladne osobe ili tijela za provođenje nadzora u skladu sa stavcima 1. i 2. Inspekcija na licu mjesta mora se provesti najmanje svake dvije godine. Pregled se mora izvršiti bez prethodne najave u vezi s lekcijama; Što se tiče pojedinačnog pregleda soba, pregled se mora najaviti najmanje dva dana unaprijed. Rok naveden u rečenici 2 tijelo koje je nadležno za nadzor može odrediti četiri godine ako u

	<p>dvije naknadne inspekcije nisu utvrđeni nikakvi ili samo manji nedostaci. 1. adresa mjesta na kojem će se održati lekcija, 2. Datum, 3. početak i kraj planiranih nastavnih jedinica, Četvrti predmet lekcije prema Dodatku 1 Pravilnika o kvalifikaciji profesionalnog vozača i 5. odgovorni instruktor. Odjeljak 9. Administrativne novčane kazne (1) Svatko tko 1. suprotno odjeljku 2 (3), naređuje ili dozvoljava putovanje ili 2. suprotno odjeljku 7. stavku 1., stavku 2. ili stavku 4., nudi ili izvodi lekcije. (2) Upravni prekršaj čini svatko tko je namjerno ili iz nehata 1. suprotno odjeljku 2 (1) ili (2), također zajedno s (5), obavlja putovanje, 2. krši izvršnu naredbu u skladu s odjeljkom 7a (1), (2) ili (5), 3. suprotno odjeljku 7b (3) rečenici 5, ne podnese prijavu ili je prijavi ispravno, potpuno ili na vrijeme, ili Četvrti prema pravilniku a) § 8. stavak 1. broj 1. slovo a ili b) § 8. stavak 1. broj 1. slovo b ili krši izvršni nalog temeljen na takvom zakonskom pravilniku, ukoliko se zakonski pravilnik odnosi na ovu finu odredbu za određeno kazneno djelo. (3) Upravni prekršaj može se kazniti u slučajevima iz stavaka 1. i 2. broj 4. slova a novčanom kaznom do dvadeset tisuća eura, u ostalim slučajevima novčanom kaznom do pet tisuća eura. (4) U koliko je upravni prekršaj iz stavka 1. broj 1. ili stavka 2. broj 1. utvrđen tijekom inspekcije od strane Federalnog ureda za prijevoz robe ili je počinjen u poduzeću sa sjedištem u inozemstvu, upravnom tijelu u smislu članka 36. stavka 1. broja 1 Zakona o upravnim prekršajima Savezni ured za prijevoz robe.</p>	
42	<p><b>Novak doo</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU , II.OCJENA STANJA, OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU PREDLOŽENIM ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI</b>  Predlažemo predlagatelju proučiti Direktivu 2006/123/EZ , naročito stavak, (14), (15) (34) , (40) ili kontaktirati MUP o prijavi Evropske Komisije u predmetu: Postupak povrede prava EU , povreda br.2016/4077 Bruxelles , 22.7.,2016 . ( osnivanje autokola u Republici Hrvatskoj. Molimo obratiti pozornost na Direktiva 2006/126/EZ Prilog IV .</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
43	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU , II.OCJENA STANJA, OSNOVNA PITANJA KOJA SE UREĐUJU PREDLOŽENIM ZAKONOM, TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI</b>  Već u ocjeni stanja predlagatelji unosi pojmovnu neodređenost (obuka, osposobljavanje) pa su i ciljevi Prijedloga neusklađeni s predloženim člancima. Ciljevi kao što je razmjena informacija ukazuje na nedostatnost dvije funkcije zakonodavca: organiziranost i kontrola. Sam početak dovoljan za prijedlog: vratiti prijedlog izmjena i dopuna na "potpunu izmjenu i dopunu".</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje, nema konkretne primjedbe</p>
44	<p><b>UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U</b></p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Nema konkretne primjedbe</p>

### **CESTOVNOM PROMETU, Članak 1.**

Prisiljeni smo komentirati da Udruga hrvatskih autobusnih prijevoznika ne zastupa sve hrvatske autobusne prijevoznike (kako se može iščitati iz naslova) niti da su komentari iz ove udruge korektni i reprezentativni za ovaj sektor, kao što ni sama udruga nije reprezentativna u domeni županijskog javno linijskog prijevoza kojeg komentira i osporava na način da uzroči neizmjerne štete drugim prijevoznicima. Problem županijskog javno linijskog prijevoza je puno kompleksniji od interesnog gledanja iz perspektive prijevoznika koji nisu održavali nerentabilne linije o svom trošku i koji sada nisu iz tog razloga u teškoj poziciji. Da nije bilo hrvatskih autobusnih linijskih prijevoznika još bi gora situacija bila u današnjem društvu nego je do sada. Isto tako broj zaposlenih unutar naše udruge itekako ukazuje na naš značaj u društvu kao i rad sindikata koji su podržali sustavno rješenje problema, a ne pristrano rješenje problema kako ga prezentira ova Udruga. Problem prijevoznika koji desetljećima održavaju linije, a posebno zadnjih godina, da ne govorimo u vrijeme COVID-a, umanjuje trud i živote tisuće radnika koji su zaposleni u ovim poduzećima. Danas naši radnici riskiraju zdravlje i živote dok istovremeno nemaju jednaka prava kao ostali učesnici u javnom linijskom prijevozu u Hrvatskoj (npr. gradski prijevoznici ili HŽPP). U cijeloj EU je praksa da su postojeći prijevoznici dobili prve ugovore kao prijelazno rješenje i osiguranje kontinuiteta poslovanja. Kada bi to bilo po željama interesnih prijevoznika, tada bi de-facto oni besplatno putem javnog natječaja došli do linija, a dotadašnji prijevoznik bi izgubio posao i defacto propao zajedno sa svim obvezama koje je stvorio dok je održavao linije. Ove linije su nematerijalna imovina tvrtki i razlog zašto ta poduzeća postoje. Godinama je ova imovina stvarana i održavana. Svaka linija i polazak koji je zatvoren (a bilo ih je mnogo zadnjih desetljeća) je de-facto smanjio vrijednost tvrtke, no s obzirom na gubitke prijevoznici nisu imali izbora. Zatvaranjem određene linije ili polaska, u većini slučajeva, drugi prijevoznik je mogao uložiti i sam održavati tu liniju, no to se uglavnom nije događalo, niti je razvijeno ovo tržište, tj. ne postoji puno prijevoznika koji se bave ovom djelatnošću koja je skupa i radno intenzivna. Ovaj posao nije povremeni prijevoz ili poseban prijevoz, nema istu organizaciju, osoblje, logistiku... Natječaji za javnu uslugu su sigurno budućnost, no kao i u EU, u Hrvatskoj je potreban prijelazni period kako je predviđeno Zakonom. Slažemo da su rokovi trebali biti poštivani, za što se i zalažemo cijelo vrijeme, jer je to pretpostavka da se postojeći prijevoznici pripreme za novi sustav i natječaje, jednako kao i javna uprava, budući se radi o višegodišnjim pripremanjima. Naprasno i nasilno javno nadmetanje neće stvoriti pozitivne efekte niti će biti pravedno, budući suprotno navodima ove Udruge, hrvatsko tržište uopće nije pripremljeno niti konkurentno za borbu s prijevoznicima iz EU koji godinama obavljaju javnu uslugu i imaju iskustva, reference i financijsku stabilnost, čak i u vrijeme COVID-a. Sebični interesi prijevoznika koji većinom ne voze županijske javne linije (te samim time nemaju što izgubiti ili im je to

	<p>beznačajan posao) nisu pravedni niti zakoniti, a mogli bi uzrokovati masovne stečajeve, oštećene radnike koji će izgubiti sigurnost radnog mjesta i stečena prava, te time očito pogodovati prijevoznicima koji žele takav rasplet događaja.</p>	
<p>45</p>	<p><b>Udruga hrvatskih autobusnih prijevoznika PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 1.</b></p> <p>Kao i u savjetovanju za prethodne izmjene navedenog Zakona ovim putem ponovo zahtijevamo brisanje stavaka 6. i 7., članka 33. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. To zbog toga što su navedena dva stavka usmjerena ka kršenju načela tržišnog natjecanja, prvo i osnovno u odnosu na županijska tržišta javnog linijskog prijevoza, a zatim i na tržište međuzupanijskog javnog linijskog prijevoza na spojenim područjima susjednih tržišta. U odnosu na javni županijski linijski prijevoz odredba članka 33., stavak 7. Zakona o prijevozu suprotna je Uredbi ( EZ ) 1370/2007 jer ne dopušta tržišno natjecanje kako je određeno navedenom uredbom nego određuje priznavanje stečenih prava prema dozvolama ili koncesijama za javni županijski javni linijski prijevoz koje su prijevoznici imali na dan 12. svibnja 2018. godine. Obzirom da od 2017. godine pristup tržištu županijskog javnog linijskog prijevoza nije moguć zbog toga što je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture putem Hrvatske gospodarske komore onemogućilo usklađivanje voznih redova i na dan 12. svibnja 2018. godine i danas, i dozvole i koncesije za javni županijski linijski prijevoz u Republici Hrvatskoj u 80% posjeduje grupacija prijevoznika Čazmatrans Nova d.o.o., Arriva Hrvatska d.o.o., Presečki grupa d.o.o. i povezanih društava, kao ostatak sustava nasljeđivanja dozvola za javni linijski prijevoz putnika kakav je zasnovan još 1992. godine kako bi u gospodarskoj krizi opstala bivša socijalistička javna poduzeća u prijevozu putnika u cestovnom prometu. Mnogobrojne dosadašnje službene i javne polemike oko primjene stečenih prava iz navedene odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu jasno govore o tome da europski propisi govore o tržišnom natjecanju u gospodarskoj djelatnosti koja je od javnog interesa pa ju zbog toga treba i tržišno otvoriti kako bi se postigla najbolja vrijednost za novac koji dolazi iz javnih sredstava. Za razliku od europskih propisa, odredba članka 33., stavak 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu govori da će ugovore o javnoj usluzi županijskog javnog linijskog prijevoza, time i javno financiranje, izravno dobiti prijevoznici na tržištu kojemu pristup ostalima nije dopušten već četiri godine. Vezano sa tim, smatramo nezakonitim i neopravdanim dosadašnja očitovanja Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture o toj problematici. Prvenstveno smatramo da Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja ne može svoj stav o utjecaju članka 33., stavak 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na tržišno natjecanje temeljiti na paušalnoj činjenici da je dala službeno odobrenje na prijedlog toga Zakona. Iz toga stava vidi se da niti Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja niti druga relevantna tijela, prije davanja prethodnog mišljenja,</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b></p> <p>Navedene primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a uzet će se u obzir kada se budu mijenjale odgovarajuće odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

nije izvršila ispitivanje stanja na mjerodavnom tržištu te utvrdila da je tržište vrlo razvijeno i da na tržištu postoji više gospodarskih subjekata koji mogu izvršiti istu uslugu pod istim uvjetima. Osim toga, bilo bi utvrđeno i to da prijevoznici koji zahtijevaju primjenu članka 33., stavak 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu imaju preko 80% državnog financiranja putem prijevoza učenika srednjih i osnovnih škola, a ipak tvrde kako su zbog izvršavanja tih usluga u gubitku, dok ostatak tržišta posluje bez javnih sredstava pa je ipak konkurentan navedenim prijevoznicima. Isto tako, smatramo neosnovanim stav Ministarstva mora, prometa i infrastrukture da bi se ugovori o javnim uslugama izravno sklopili sa navedenim prijevoznicima kako bi se premostio prijelazni period te navedeno dokazujemo činjenicama da je prijelazni period po Uredbi ( EZ ) 1370/2007 prestao još u prosincu 2019. godine, da je u svibnju 2018. godine Zakon stupio na snagu te da je u prosincu 2019. godine stupio na snagu Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu koji za sklapanje predmetnog ugovora o javnim uslugama, za razliku od navedene odredbe Zakona, predviđa primjenu postupka javne nabave. Modaliteti stava Ministarstva mora, prometa i infrastrukture o tome, da će postojeći sustav dozvola biti primijenjen pri osnovnoj mreži linija koja će putem dozvola ući u ugovor o javnoj usluzi sa prijevoznicima koji imaju dozvole te da javna i lokalna samouprava može dodatne usluge nabavljati putem javnog nadmetanja suprotni su svemu do sada izrečenom i doveli bi samo do većeg nereda na tržištu i uopće. Navedena odredba je od stupanja na snagu do danas dovela do toga da u Republici Hrvatskoj nije niti u prijelaznom periodu niti do danas sklopljen niti jedan ugovor javnim uslugama iako je prema Europskim propisima rok za to protekao početkom prosinca 2019. godine te navedeno stanje, osobito u današnje vrijeme COVID – 19, dovodi do potpune prometne odsječenosti pojedinih područja, osobito u depopulaziranim područjima. Osim što je navedena odredba Zakona o prijevozu suprotna europskoj pravnoj stečevini, ona je suprotna i Ustavu Republike Hrvatske jer je suprotna načelu jednakog pravnog položaja na tržištu, o čemu je u tijeku i ustavna tužba kod Ustavnog suda Republike Hrvatske pod brojem U – I – 2487/19. Navedena odredba Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je do sada samo spriječila razvoj tržišta županijskog javnog linijskog prijevoza ( vidi se u praksi da je na snazi više od dvije godine, a nije primijenjena ) i onemogućila ostvarivanje prava na prijevoz svim putnicima na području županija jer je u praksi neprimjenjiva zbog suprotnosti sa ostalim propisima koji uređuju predmetnu materiju. Zbog toga je protivan svemu navedenom i stavak 6., članka 33. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu jer, unatoč tome što je Pravilnikom iz prosinca 2019. godine na međužupanijskim linijama predviđeno tržišno nadmetanje putem usklađivanja vozničkih redova ( koje još nažalost nije u praksi zbog nedostatka računalne aplikacije od strane Hrvatske gospodarske komore ) na međužupanijskim linijama do 100 kilometara također predviđa mogućnost sklapanje ugovora o

	<p>javnoj usluzi ako se dvije županije tako dogovore pa time u korist prijevoznika koji bi dobili ugovore o javnoj usluzi također remeti tržišno natjecanje na štetu prijevoznika koji ili imaju postojeće dozvole za javni međuzupanijski linijski prijevoz putnika ili takve dozvole namjeravaju ishoditi u postupku usklađivanja vozničkih redova. Stoga zahtijevamo da se u predloženi tekst Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o cestovnom prometu uvrste i odredbe kojima se brišu stavci 6. i 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Udruga hrvatskih autobusnih prijevoznika</p>	
46	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 2.</b>  Pozdravljamo ujednačavanje zakonskih propisa s praksom, pošto Registar vozača u pravom obliku kao što je to slučaj s Registrom prijevoznika nije niti zaživio. Svakako molimo Ministarstvo da se u Zakon stavi mogućnost povezivanja sustava s MUP-om ili se djelatnicima MUP-a i AKD-a omogući pristup sustavu kako bi nadležne službe mogle provjeriti da li su Svjedodžbe o SSO ili periodičkoj izobrazbi istinite, kao što je to slučaj kod izdavanja potvrda o osposobljenosti za prijevoz opasnih tvari (ADR).</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedene primjedbe se ne odnose na predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, a uzet će se u obzir pri izradi podzakonskog akta.</p>
47	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 3.</b>  U stavku (1) " ... i vozači državljanima trećih država koji su zaposleni u pravnim osobama i obrtima sa sjedištem u državi članici ili koji za njih rade ..." postavlja se pitanje kako je poslodavac zaposlio vozača koji nema stručnu osposobljenost. Prijedlog: umetnuti " ... ili imaju namjeru zaposliti se što dokazuju potvrdom o namjeri koji potpisuje i budući poslodavac".</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p>
48	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 3.</b>  Stavak (3) uvodi novost da " vozači .... moraju steći početnu kvalifikaciju po programu za vozače B kategorije" . Koji je to program? Opetovanje polaganje prometnih propisa bez sigurnosnih pravila koje provode "ovlaštene ustanove" čiji zaposlenici ničim ne moraju dokazivati poznavanje prometnih propisa i sigurnosnih pravila. Prijedlog: ili brisati stavak ili polagati sadržaje vezane za prijevoz putnika jer se time bave.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Vozači koji upravljaju vozilima za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije kako je propisano važećim zakonom.</p>
49	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 3.</b>  Člankom 5. ni prijelaznim i završnim odredbama nije propisano tko donosi program iz stavka 3 ovog članka, ni u kojem roku će program biti donesen. Vozači D1, D1E, D ili DE kategorije, koji prevoze putnike – prolaze program od minimalno 140, odnosno 280 sati, te se nadamo da program iz stavka 3 članka 5 Zakona o prijevozu u cestovnom</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Vozači D1, D1E, D ili DE kategorije prolaze program od minimalno 140, odnosno 280 sati i za navedene kategorije nisu predviđene promjene u predloženim izmjenama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

	<p>prometu neće biti sveden samo na polaganje ispita, kao što je to slučaj s vozačima taksi vozila.</p>	
50	<p><b>Autoškola Žabac tours</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 3.</b>  Pozdravljamo navedenu izmjenu da Vozači B – javni linijski, posebni linijski, shuttle, povezani prijevoz – početna po programu za vozače B kategorije. Navedena predložena izmjena pojednostavljuje postupak dobivanja početnih kvalifikacijama, s obzirom da su dosadašnje zakonske odrebe propisivale da polažu praktični ispit za prijevoz putnika, što je u praksi značilo da prije polaganja istoga moraju položiti D kategoriju, iako im ista nije potrebna u poslovanju niti istu žele polagati s obzirom da upravljaju vozilima B kategorije.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
51	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 4.</b>  Prijevoz za vlastite i osobne potrebe je dovoljno sivo područje jer ako se ukaže poslovna prilika za komercijalni prijevoz TKO će napraviti izmjenu vozača. Ima dovoljno izuzetaka pa ovaj nije potreban. Imate stručne službe pa neka provjere ali Uredba 561 navodi " ... nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći u hitnim intervencijama ili operacijama spašavanja...". Prijedlog brisati g).</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedba se ne prihvaća iz razloga što obavljanje prijevoza za osobne i vlastite potrebe nema značajan utjecaj na tržište prijevoznih usluga.</p>
52	<p><b>Auto SL 91 d.o.o. Pula</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 4.</b>  Oprez. Usluge za Vlastite potrebe kao svakodnevna uobičajena konkurencija registriranim i fiskaliziranim pravnim osobama pružateljima usluga na tržištu. U nekim vrstama usluge to je posatlo redovit oblik neloyalne konkurencije.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedba se ne prihvaća iz razloga što obavljanje prijevoza za osobne i vlastite potrebe nema značajan utjecaj na tržište prijevoznih usluga.</p>
53	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 4.</b>  Veliki dio navedenih izuzeća spada pod prijevoz za vlastite potrebe, iz čega proizlazi da će neke tvrtke biti povlaštene, a neke ne, iako svi vozači jednako sudjeluju u prijevozu na javnim cestama RH i utječu na sigurnost prometa... Već se dugo pričalo i pisalo o tome da velike tvrtke koriste ovu vrstu prijevoza, prilikom kojeg u svojim vozilima uz vlastitu robu dostavljaju i drugu robu, te se umjesto angažmana prijevoznika odlučuju za vlastiti vozni park i prijevoz jer su u povoljnijem položaju nego prijevoznici. Ovime se svjesno i izravno uništava prijevoznička djelatnost u RH.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedba se ne prihvaća iz razloga što obavljanje prijevoza za osobne i vlastite potrebe nema značajan utjecaj na tržište prijevoznih usluga.</p>
54	<p><b>Renata Heljić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  Predlažem u članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, brisati stavak 3. Obrazloženje: Završenim srednjoškolskim strukovnim obrazovanjem stječe se kvalifikacija određene</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu</p>



	<p>razine, profila i kvalitete koja se dokazuje završnom svjedodžbom i koja omogućava uključivanje u tržište rada ili nastavak obrazovanja. Izdavanje SSO o početnim kvalifikacijama potpuno je nepotreban dodatni dokument koji nema svrhu uz završnu svjedodžbu. U trenutno važećem Zakonu propisano je da se obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama- predlažem da tako i ostane.</p>	<p>srednjoškolskog programa.</p>
<p>55</p>	<p><b>Auto škola Hajduk d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  Predložemo u članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, izmijeniti stavak 3. tako da glasi: "(3) U slučaju stjecanja početnih kvalifikacija kroz srednjoškolski program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila nakon završenog obrazovanja, redovita svjedodžba smatra se SSO o početnim kvalifikacijama." <b>Obrazloženje:</b> Stjecanje Svjedodžbe o završnom radu nakon obrane završnog rada na završetku srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje još jednog dokumenta, a to je svjedodžba SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnom radu smatramo nepotrebnim. Dodatno se opterećuju pravne osobe koje izvode srednjoškolski program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa.</p>
<p>56</p>	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  Podstavak 3. opetovanje uvodi neodređenost jer se uvodi pojam obrazovanje (prethodno osposobljavanje i obuka). Koja je to druga vrsta "... i kroz druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja"? Ako se navedeni nositelji obrazovanja do sada nisu uskladili sa sadržajem propisanim Zakonom trebalo im je zabraniti rad. Prijedlog: točno navesti "vrste obrazovanje" jer one nisu u nadležnosti MMPI.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
<p>57</p>	<p><b>AS,OBRT ZA USLUGE AUTO ŠKOLE</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  Predložemo u članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, brisati stavak 3. <b>Obrazloženje:</b> Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa. Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne sprema kao uvjeta za</p>

	<p>ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje svjedodžbe SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnom radu smatramo nepotrebnim i dodatnim administrativnim opterećenjem. Isto tako predlažemo članak 5. dopuniti stavkom 9. koji glasi: „(9) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.“, odnosno predlažemo vratiti odredbu iz trenutno važećeg Zakona. Obrazloženje: Ako bi se gore navedena odredba brisala, to bi značilo da stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez ikakve završene škole pa ni osnovne. Stoga smatramo da je važno ostaviti postojeći uvjet posjedovanja srednje stručne spreme, koji je propisan u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7.</p>	<p>izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika.</p>
58	<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  U članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, predložimo brisanje stavka 3. Obrazloženje: Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje svjedodžbe SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnom radu smatramo nepotrebnim i dodatnim administrativnim opterećenjem. Također, predlaže članak 5. dopuniti stavkom 9. koji glasi: „(9) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.“, odnosno predlažemo vratiti odredbu iz trenutno važećeg Zakona. Obrazloženje: Ako bi se gore navedena odredba brisala, to bi značilo da stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez ikakve završene škole pa ni osnovne. Stoga smatramo da je važno ostaviti postojeći uvjet posjedovanja srednje stručne spreme, koji je propisan u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa. Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme kao uvjeta za izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika.</p>
59	<p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  U članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, predlažemo brisanje stavka 3. Obrazloženje: Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa. Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme kao uvjeta za</p>

	<p>podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje svjedodžbe SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnom radu smatramo propisan u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7. nepotrebnim i dodatnim administrativnim opterećenjem. Također predlažemo članak 5. dopuniti stavkom 9. odnosno postojeću odredbu propisanu u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7., a koja glasi: „(9) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.“, odnosno predlažemo vratiti odredbu iz trenutno važećeg Zakona. Obrazloženje: Ako bi se gore navedena odredba brisala, to bi značilo da stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez ikakve završene škole pa ni osnovne. Stoga je potrebno ostaviti postojeći uvjet posjedovanja srednje stručne spreme.</p>	<p>izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika.</p>
60	<p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b> predlažemo članak 5. dopuniti stavkom 9. koji glasi: „(9) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.“, odnosno predlažemo vratiti odredbu iz trenutno važećeg Zakona. Obrazloženje: Ako bi se gore navedena odredba brisala, to bi značilo da stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez ikakve završene škole pa ni osnovne. Stoga je potrebno ostaviti postojeći uvjet posjedovanja srednje stručne spreme, koji je propisan u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme kao uvjeta za izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika.</p>
61	<p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b> Predlažemo u članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, brisati stavak 3. Obrazloženje: Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje svjedodžbe SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnom radu smatramo nepotrebnim i dodatnim administrativnim opterećenjem</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa.</p>
62	<p><b>Zvonimir Ožegović Cappo PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme</p>

	<p><b>DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  Predlažem vratiti dosadašnji stavak: (8) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5.ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima. Prvenstveno jer stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez završene škole!? Kakvi će nam sutra biti vozači autobusa, taksija, vozila kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem, teretnih vozila, tramvaja, bez osnovne izobrazbe!?</p>	kao uvjeta za izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika
63	<p><b>Denis Ožegović</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  Predlažem članak 5. dopuniti stavkom 9. koji glasi: „(9) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.“, odnosno predložimo vratiti odredbu iz trenutno važećeg Zakona. Obrazloženje: Potrebno je izjednačiti prava polaznika. Brisanje gore navedene odredbe bi značilo da stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez ikakve završene škole pa ni osnovne. Trebaju li nam takvi vozači, taksisti... Smatram važnim ostaviti postojeći uvjet posjedovanja srednje stručne spreme, koji je propisan u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme kao uvjeta za izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika</p>
64	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  U ovom članku je izbačen dosadašnji stavak (8) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5.ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima. Smatramo da je ovaj stavak potrebno vratiti upravo zbog izjednačavanja prava učenika, odnosno polaznika koji pohađaju program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila, a koji se odnosi na razinu 4.1 Hrvatskog kvalifikacijskog okvira. Brisanjem ovog stavka briše se definicija minimalne razine obrazovanja koju osoba mora imati da bi postala profesionalni vozač. Time se otvara mogućnost pristupa ovog zanimanja osobama s Razinom 1 HKO, ili čak bez ikakvog obrazovanja, što dovodi u pitanje kvalitetu obrazovnog procesa i sigurnost cestovnoga prometa. Podsjećamo da se program stjecanja početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe vozača uvelike razlikuje od polaganja ispita za vozačku dozvolu određene kategorije, te da vozači moraju svladati šira znanja i vještine (od ispunjavanja dokumentacije putnika/tereta, poznavanja pravila rada, vožnje i zaustavljanja, kao i manipulacije teretom, komunikacije s putnicima, unutar granica, ali i u međunarodnom prijevozu), te je potrebno uvrstiti određeni prag/kvalifikaciju koju kandidat mora posjedovati da bi se mogao obrazovati i u konačnici postati profesionalni vozač.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme kao uvjeta za izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika</p>

65	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b></p> <p>Kao i u prethodnim izmjenama zakona, u stavku 3 je ponovno izostavljena riječ „prekvalifikacija“. Osim kroz srednjoškolski program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila, odnosno program stjecanja srednje stručne spreme za osobe bez prethodno završene srednje škole, zanimanje vozač motornog vozila se stječe i pohađanjem programa stjecanja srednje stručne spreme i prekvalifikacije u programima obrazovanja odraslih. Stoga molimo Ministarstvo da u izmjenama zakona definira i program prakvalifikacije kao program kojim se stječe kvalifikacija za zanimanje Vozač motornog vozila. Pitanje broj 2: Da li ovo znači da će Ministarstvo doista prihvatiti međunarodno priznate certifikate, kao što je na primjer Certifikat IRU Akademije, koja predstavlja međunarodni standard izvrsnosti u programu početne i periodičke izobrazbe vozača, te je u potpunosti u skladu sa Zakonom, ako ga provodi akreditirani trening centar u Republici Hrvatskoj? U ovom slučaju, kandidatima se izdaje IRU Academy Certificate of Professional Competence u skladu s Direktivom 2003/59/EZ. Na koji će način biti regulirano izdavanje ovih i srodnih certifikata?</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Način stjecanja srednje stručne spreme ne uređuje se predloženim izmjenama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
66	<p><b>Denis Ožegović</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b></p> <p>Predlažem u članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, izmijeniti stavak 3. tako da glasi: "(3) U slučaju stjecanja početnih kvalifikacija kroz srednjoškolski program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila nakon završenog obrazovanja, redovita svjedodžba smatra se SSO o početnim kvalifikacijama." Obrazloženje: Stjecanje Svjedodžbe o završnom radu nakon obrane završnog rada na završetku srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje još jednog dokumenta, a to je svjedodžba SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnom radu smatramo nepotrebnim. Dodatno se opterećuju pravne osobe koje izvode srednjoškolski program obrazovanja za zanimanje vozač motornog vozila. Ravnatelj Centra za obrazovanje odraslih Ex Cathedra, Split Denis Ožegović</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa.</p>
67	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b></p> <p>Udruženje autoškola HGK predlaže u članku 5. NPZID, kojim se mijenja članak 7. Zakona, brisati</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-</p>

<p>stavak 3. Obrazloženje: Obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se provjerom znanja, vještina i sposobnosti iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama, kako je to propisano trenutno važećem Zakonu. Izdavanje svjedodžbe SSO o početnim kvalifikacijama na prethodno izdanu svjedodžbu o završnom radu smatramo nepotrebnim i dodatnim administrativnim opterećenjem. Udruga autoškola HGK također predlaže članak 5. NPZID dopuniti stavkom 9. koji glasi: „(9) Stručnu osposobljenost vozača iz članka 5. ovoga Zakona može steći osoba koja je stekla srednju stručnu spremu, odnosno koja je završila srednju školu po posebnim propisima.“, odnosno predložimo vratiti odredbu iz važećeg Zakona. Obrazloženje: Kad bi se gore navedena odredba brisala, to bi značilo da stručnu spremu osposobljenosti vozača može steći osoba bez ikakve završene škole pa ni osnovne. Stoga smatramo da je važno ostaviti postojeći uvjet posjedovanja srednje stručne spreme, koji je propisan u važećem Zakonu u članku stavku 8. članka 7.</p>	<p>a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa. Propisivanje obveze stjecanja srednje stručne spreme kao uvjeta za izobrazbu vozača je vozače iz RH stavilo u nepovoljniji položaj u odnosu na vozače iz drugih država članica u kojima takva obveza ne postoji. To nepovoljno utječe na nedostatak vozača u obavljanju prijevoza tereta i putnika</p>
<p>68 <b>Autoškola Žabac tours</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 5.</b>  novi podstavak 3. Nije jasno definirano niti precizirano što se misli pod „druge vrste obrazovanja ili osposobljavanja, uz uvjet da program obrazovanja ili osposobljavanja obuhvaća sadržaje propisane u skladu s ovim Zakonom“ stavak 3. Uz svjedodžbu SSS vozač, izdaje se i SSO o početnim kvalifikacijama Podržavamo navedeni prijedlog da se uz svjedodžbu SSS vozač izdaje i SSO o početnim kvalifikacijama. Smatramo da će se prema navedenom Ministarstvo prometa imati realno stanje/evidenciju broja osposobljenih vozača u RH kroz SSS vozač i početnu kvalifikaciju, što je u dosadašnjem dvojnem sustavu bilo neizvedivo, Na neki način da se dodatno regulira Članak 7., stavak 6. Za stjecanje početne kvalifikacije nije potrebno imati odgovarajuću vozačku dozvolu (ali se ona mora steći) do početka izvođenja obuke samostalne vožnje, odnosno do provedenja praktičnog dijela ispita → problem vozača do 21.g., kako da polože početnu prije 21.g.- problem polaganja C kategorije Predlažemo da se prije donošenja Zakona, iznađe adekvatno rješenje sa Ministarstvom unutarnjih poslova jer je stjecanje SSO o početnim kvalifikacijama za sada nemoguće, s obzirom da osoba s 18 g. do 21 g. koja želi imati C kat, da bi istu upisala u autoškoli mora imati SSO o početnu kvalifikaciju ili SSS vozač, a SSO o početnim kvalifikacijama može upisati, ali ne može završiti zbog odredbe članka 7. Stavak 6.. Članak 217. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje stavak 1. podstavak 9. „najniža starosna dob za kategoriju C je 21 godina a stavak 2. Propisuje da se iznimno može polagati C kategorija ukoliko vozač posjeduje početne kvalifikacije dobivene sukladno propisu</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Starosna dob za stjecanje vozačkih kategorija uređuje se posebnim propisom.</p>

	kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu	
69	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 6.</b>  Obuka nije samo dopuna znanja (izobrazba). Možda je značajnije dopuna vještina (praktični rad). Ima li kraja frazama? Prijedlog: Zašto ne koristite termin trening?</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Termini koji se koriste dovoljno su jasni</p>
70	<p><b>Auto škola Hajduk d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b>  Predlažemo članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi:  „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. Obrazloženje:  Smatramo da je potrebno ostaviti propisanu cijenu. Ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, jer će uvijek biti onih koji će nuditi „dampinške“ cijene kako bi privukli više polaznika. Trenutno imamo situaciju da se početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem daju besplatno, ukoliko još nešto upišete. Gdje to ima da se neko zvanje ili zanimanje stječe? Rezultat je već uočljiv. To dovodi do nelojalne konkurencije i u konačnici do pada kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Takva situacija je, nažalost, već vidljiva na tržištu usluga vozačkih škola koje je deregulirano vezano za najnižu cijenu nastavnog sata. Potvrđujemo navode HGK koja tvrdi kako prema uvjetima koji se predlažu ovim Nacrtom prijedloga zakona, ni jedna pravna osoba ne bi mogla ekonomski egzistirati kao centar za osposobljavanje ako bi samo izvodila programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe. Uostalom, s postojećim uvjetima i čestim izmjenama propisa, i danas svi centri za osposobljavanje egzistiraju u sklopu pravnih osoba koje se bave drugim djelatnostima, jer inače nema ekonomske opravdanosti. Bez propisane makar i minimalne financijske konstrukcije nije moguće realizirati propisano poslovanje, posebno kada se radi o privatnim ustanovama koje bi morale uložiti vlastita sredstva da bi ispunili propisane uvjete za ispitni centar. To ih stavlja u nepovoljan položaj odnosu na ustanove u državnom vlasništvu s obzirom na ulaganja potrebna za ispunjavanje potrebnih uvjeta. Imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje ekonomske isplativosti, ovo bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>
71	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Primjedbe se ne odnose na odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p>

	<p><b>CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b> Stavak (3) dopuniti na kraju "... ili imaju namjeru raditi što dokazuju potvrdom budućeg poslodavca". Obrazloženje: rade (zaposleni) a nemaju stručnu osposobljenost. Prekršaj?</p>	
72	<p><b>AS,OBRT ZA USLUGE AUTO ŠKOLE PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b> Predlažemo članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. Obrazloženje: Smatramo da je potrebno ostaviti propisanu cijenu. Ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, jer će uvijek biti onih koji će nuditi „dumping“ cijene kako bi privukli više polaznika. To dovodi do nelojalne konkurencije i u konačnici do pada kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Takva situacija je već vidljiva na tržištu usluga auto škola koje je deregulirano vezano za najnižu cijenu nastavnog sata.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>
73	<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b> Predlažemo da se članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuni stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. Obrazloženje: Smatramo da je potrebno ostaviti propisanu cijenu. Ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, ostavlja se mogućnost formiranja "dumping" cijena radi "brze i lake zarade". To dovodi do nelojalne konkurencije i rezultira padom kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Takva situacija je, nažalost, već vidljiva na tržištu usluga vozačkih škola koje je deregulirano vezano za najnižu cijenu nastavnog sata.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>
74	<p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b> Predlažemo članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. Obrazloženje:</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>



<p>Ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, jer će uvijek biti onih koji će nuditi „dampinške“ cijene kako bi privukli više polaznika, što će neminovno dovesti do nelojalne konkurencije i u konačnici do pada kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Stoga molimo i predlažemo ostaviti propisanu cijenu. Prema uvjetima koji se predlažu u ovom Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje ni jedna pravna osoba ne bi mogla ekonomski egzistirati kao centar za osposobljavanje ako bi samo izvodila programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe. Uostalom, s postojećim uvjetima i čestim izmjenama propisa, i danas svi centri za osposobljavanje egzistiraju u sklopu pravnih osoba koje se bave drugim djelatnostima, jer inače nema ekonomske opravdanosti. Bez propisane makar i minimalne financijske konstrukcije nije moguće realizirati propisano poslovanje, posebno kada se radi o privatnim ustanovama. Isto ih stavlja u nepovoljan položaj odnosu na ustanove u državnom vlasništvu. Imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje ekonomske isplativosti, isto bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno.</p>	
<p>75 <b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b>  predlaže članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. <b>Obrazloženje:</b> Ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, jer će uvijek biti onih koji će nuditi „dampinške“ cijene kako bi privukli više polaznika, što će neminovno dovesti do nelojalne konkurencije i u konačnici do pada kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Stoga molimo i predlažemo ostaviti propisanu cijenu. Prema uvjetima koji se predlažu u ovom Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje ni jedna pravna osoba ne bi mogla ekonomski egzistirati kao centar za osposobljavanje ako bi samo izvodila programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe. Uostalom, s postojećim uvjetima i čestim izmjenama propisa, i danas svi centri za osposobljavanje egzistiraju u sklopu pravnih osoba koje se bave drugim djelatnostima, jer inače nema ekonomske opravdanosti. Bez propisane makar i minimalne financijske konstrukcije nije moguće realizirati propisano poslovanje, posebno kada se radi o privatnim ustanovama. Isto ih stavlja u</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>

	<p>nepovoljan položaj odnosu na ustanove u državnom vlasništvu. Imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje ekonomske isplativosti, isto bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno.</p>	
76	<p><b>Zvonimir Ožegović Cappo</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b>  Predlažem članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. <b>Obrazloženje:</b> Bez financijske strukture niti jedan sustav ne može opstati. Stoga, ukoliko zakonodavac želi imati kvalitetan i stabilan sustav izobrazbe vozača, mora ostaviti propisanu cijenu, inače će biti odgovoran i za negativne posljedice sustava izobrazbe vozača.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>
77	<p><b>Denis Ožegović</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b>  Predlažem članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije i periodične izobrazbe, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem.“. <b>Obrazloženje:</b> Smatram da je nužno ostaviti propisanu cijenu okoliko želimo održivost sustava!! Slažem se obrazloženjem HGK kako će ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, jer će uvijek biti onih koji će nuditi „dampinške“ cijene kako bi privukli više polaznika, što dovodi do nelojalne konkurencije i u konačnici do pada kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Podržavam obrazloženje HGK kako prema uvjetima koji se predlažu u ovom Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje ni jedna pravna osoba ne bi mogla ekonomski egzistirati kao centar za osposobljavanje ako bi samo izvodila programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe. Bilo kakav projekt mora imati i svoju financijsku konstrukciju, a bez propisane makar i minimalne financijske konstrukcije nije moguće realizirati propisano poslovanje, posebno kada se radi o privatnim ustanovama koje bi morale uložiti vlastita sredstva da bi ispunili propisane uvjete za ispitni centar. Isto ih stavlja u nepovoljan položaj odnosu na ustanove u državnom vlasništvu vezano koje se financiraju iz proračuna. Imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje ekonomske isplativosti, isto bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>

	<p>cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno.</p>	
78	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b>          Donekle pozdravljamo brisanje odredbe kojom ministar propisuje minimalnu cijenu izobrazbe, pošto su u praksi postojala višestruka tumačenja propisane cijene, već u samom Ministarstvu (PDV uključen ili nije). U smislu zadržavanja kvalitete obrazovnog procesa profesionalnih vozača, propisana minimalna cijena je bila dobar korak prema izvrsnosti, jer će ukidanje minimalne cijene dovesti do drastičnog pada cijene izobrazbe. Pad cijena izobrazbe znači i pad kvalitete obrazovanja profesionalnih vozača, kao i upitnost održavanja pune satnice po pojedinom tečaju. Smatramo da je, uz nastavni plan i program izobrazbe potrebno propisati program i sadržaj ispita za stjecanje početnih kvalifikacija, kako bi se zadržala barem zadovoljavajuća razina kvalitete. Ovakvim tumačenjem bit će dovoljno kandidatu postaviti po jedno pitanje iz svakog poglavlja, te će kandidat dobiti kvalifikaciju profesionalnog vozača pomoću testa od 5-6-7 pitanja. U stavku 4 potrebno je dodati i vozače navedene u Stavku 3 članka 5 ovog prijedloga izmjena Zakona (Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, mikroprijevoz, shuttle prijevoz ili povremeni prijevoz putnika, moraju steći početnu kvalifikaciju po programu za vozače B kategorije.“)</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>
79	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b>          Udruženje autoškola HGK predlaže članak 7. NPZID, kojim se mijenja članak 10. Zakona, dopuniti stavkom 5. koji glasi: „(5) Ministar pravilnikom iz stavka 4. ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije, za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem i periodične izobrazbe.“. Obrazloženje: Smatramo da je potrebno ostaviti propisanu cijenu. Ukidanje minimalne cijene štetiti poštenoj tržišnoj utakmici, jer će uvijek biti onih koji će nuditi „dampinške“ cijene kako bi privukli više polaznika. To dovodi do nelojalne konkurencije i u konačnici do pada kvalitete osposobljavanja. Naime, postavlja se pitanje kako se neopravdano niskim cijenama usluga mogu uopće pokriti troškovi poslovanja i adekvatno platiti stručne djelatnike. Takva situacija je, nažalost, već vidljiva na tržištu usluga vozačkih škola koje je deregulirano vezano za najnižu cijenu nastavnog sata. Prema uvjetima koji se predlažu ovim Nacrtom prijedloga zakona, ni jedna pravna osoba ne bi mogla ekonomski egzistirati kao centar za osposobljavanje ako bi samo izvodila programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodičke izobrazbe. Uostalom, s postojećim uvjetima i čestim izmjenama propisa, i</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Iznese primjedbe su u međusobnoj suprotnosti</p>

	<p>danas svi centri za osposobljavanje egzistiraju u sklopu pravnih osoba koje se bave drugim djelatnostima, jer inače nema ekonomske opravdanosti. Bez propisane makar i minimalne financijske konstrukcije nije moguće realizirati propisano poslovanje, posebno kada se radi o privatnim ustanovama koje bi morale uložiti vlastita sredstva da bi ispunili propisane uvjete za ispitni centar. To ih stavlja u nepovoljan položaj odnosu na ustanove u državnom vlasništvu s obzirom na ulaganja potrebna za ispunjavanje potrebnih uvjeta. Imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje ekonomske isplativosti, ovo bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno. Udruženje cestovnog teretnog prometa HGK podržava izmjenu članka 10. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojom se briše odredba o propisivanju minimalne cijene osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije i periodične izobrazbe.</p>	
80	<p><b>Autoškola Žabac tours</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 7.</b>  stavak 3 Periodička – vozači „uobičajeno boravište“ – što to znači? (prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama) Smatramo da s obzirom da Republika Hrvatska uvodi kvalifikacijsku karticu vozača, kao što iste izdaju i ostale zemlje u EU, nema potrebe od vozača koji rade početnu ili periodičku izobrazbu tražiti prijavu boravišta. Naime periodička izobrazba se provodi u trajanju od 35 sati, te se prilikom upisa provjerava ima li vozač sve propisane uvjete uvidom u njegove dokumente (osobna iskaznica, vozačka dozvola, odgovarajuće potvrde/svjedodžbe). S obzirom na kratki period osposobljavanja, koja je svrha prijave boravka, isto samo predstavlja nepotrebnu dodatnu administrativnu proceduru i papirologiju kandidatu/vozaču. Sličan primjer imamo kod polaganja ADR za vozače, gdje se ne traži nikakva prijava boravka, nego se samo utvrđuje udovoljava li kandidat propisanim uvjetima, ta nakon toga nesmetano pristupa obuci i polaganju ispita, te mu se nakon toga putem Ministarstva prometa i AKD izdaje ADR kartica vozača. Stavak 7. Više ne postoji – Ministar propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za početnu i periodičku Postojeći članak 10. Zakona o prijevozu u potpunosti mijenja i zamijenjuje novim stavkom 10. , smatramo da je omaškom izostavljena stavka 7. koja glasi. „Ministar pravilnikom iz stavka 5. Ovoga članka propisuje minimalnu cijenu osposobljavanja vozača za stjecanje početne kvalifikacije i periodičke izobrazbe“ s obzirom da u daljnjem „novom“ članku 11a. Stavak koji u stavku 10. Propisuje „Ministar pravilnikom iz članka 10. Stavka 4. ovog Zakona propisuje način provjere znanja i najvišu cijenu polaganja ispita za stjecanje početne kvalifikacije vozača iz članka 7. ovog Zakona“</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Uobičajeno boravište definirano je čl. 12. Direktive 2006/126/EZ Ocjena stručnog predlagatelja je da se cijene izobrazbe trebaju formirati sukladno uvjetima na tržištu. Prema prijedlogu ovoga Zakona ne propisuju se minimalne cijene izobrazbe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe, a propisuje se samo cijena provođenja ispita za stjecanje početne kvalifikacije.</p>
81	<p><b>Denis Peloz</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu</p>

	<p><b>CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Kod podstavka b) potrebno je izuzećem dopustiti rad osobama profesionalcima iz djelatnosti P85.53 autoškole, dakle licenciranim predavačima propisa u autoškolama, zatim stručnim voditeljima i ovlaštenim ispitivačima koji su uglavnom i svi licencirani predavači, a usput svi su prethodno stekli i licencije instktora vožnje. Obirom da su sve navedene profesije uvrštene u posljednji Popis Reguliranih Profesija pri AZVO, diskriminacija po toj osnovi nikako nije dobrodošla. Nadalje: - većina je tih stručnih osoba sa dugogodišnjim iskustvom u obrazovanju, edukaciji i provedbi ispita i uglavnom se radi o osobama dobi +30 godina - potpuno su zaboravljeni odnosno izostavljeni licencirani instruktori vožnje kategorije C i D - pedagoške kompetencije u tom smislu ne mogu zamijeniti specijalizaciju i dugogodišnje iskustvo Hvala na pažnji</p>	<p>spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije</p>
82	<p><b>Denis Pelosa</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Što bi trebalo značiti pod d) "... ili u dislociranom mjestu za izvođenje nastave" Kod sustava registra autoškola koji se vodi pri Ministarstvu unutarnjih poslova jasno je naznačeno podružnice ili izdvojeni pogon ili to mogu biti ispostave te navedeno je unaprijed verificirano i odgovara minimalnim stadardima. Dakle primjereni sustav već postoji ili predlagač navedeno tek planira urediti podzakonskim ili provedbenim aktom?</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Rješenje za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe izdaje se pravnim i fizičkim osobama - obrtnicima prema sjedištu, a nastava se može izvoditi i izvan sjedišta ukoliko su ispunjeni svi uvjeti.</p>
83	<p><b>Josip Gregurić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Članak 11. i naslov iznad članka mijenjaju se glase: „Centri za osposobljavanje vozača b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu. d) u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijam kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskoga dijela osposobljavanja ukupne površine od najmanje 25 m<sup>2</sup>, pri čemu se za svakoga kandidata mora osigurati najmanje 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, za najviše 24 kandidata ovisno o prostorno – tehničkim mogućnostima učionice u sjedištu Centra za osposobljavanje vozača ili u dislociranom mjestu izvođenja nastave. g) u vlasništvu ili zakupu prometno vježbalište, izvedeno sa suvremenim kolničkim zastorom (asfalt, beton) i propisno označeno, površine najmanje 510 m<sup>2</sup> i dimenzija najmanje 8,5 m širine i 60 m duljine, na kojem je moguća provedba praktičnog dijela osposobljavanja. Obrazloženje: Predložena odredba mora biti</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Površine učionica usklađene su s pozitivnim propisima Republike Hrvatske kojima se uređuju standardi izobrazbe. Dimenzije vježbališta uvjetovane su potrebama izobrazbe na svim kategorijama vozila.</p>

	<p>ekonomski održiva, realna i usklađena sa odredbama Zakona o radu, a u predloženom obliku je neprihvatljiva i predstavlja administrativno ograničenje, 3 djelatnika u punom radnom vremenu je preveliki trošak za manje društva koja također moraju i trebala bi ravnopravno sudjelovati na tržištu. Promjenom Zakona o radu i njegovih odredbi neće se narušiti kvaliteta osposobljavanja. Smatram da se na ovaj način neće dovesti u pitanje kvaliteta osposobljavanja vozača ali će se moći priuštiti vozačima da izobrazbu obave u manjim mjestima. Kako su takvi uvjeti dovoljni za osposobljavanje kandidata za vozače prema minimalni uvjetima koje moraju ispuniti autoškole, mislim da su takvi uvjeti dovoljni i za kasniju izobrazbu samih vozača. Kako se taj vozač prvi puta osposobio na takvim uvjetima i stekao prve kilometre svoga budućega posla misli da onda nakon 5 godina iskustva mu ne treba poligon od 1500m<sup>2</sup>, i učionicu od najmanje 20 polaznika i cca 40 m<sup>2</sup> te 8m<sup>2</sup> za PREDAVAČA?? iz kojega razloga toliki prostor za predavača? Što su grupe manje puno je bolji učinak poučavanja i veća interakcija između poučavatelja (predavača) i samoga polaznika što je i cilj izobrazbe.</p>	
84	<p><b>Auto škola Hajduk d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Predlažemo izmjenu u članku 11. stavak 3. točka b) tako da glasi: „b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka i to: licenciranog predavača u autoškoli, licenciranog instruktora vožnje C kategorije ako je riječ o prijevozu tereta, odnosno D kategorije ako je riječ o prijevozu putnika i radnim iskustvom od najmanje 3 godine u osposobljavanju kandidata C , CE, i D kategorije, osobe sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“  Obrazloženje: Predložena odredba mora biti ekonomski održiva, realna i usklađena sa odredbama Zakona o radu, a u predloženom obliku je neprihvatljiva i predstavlja administrativno ograničenje. Prije cca 2 godine radni odnosi u autoškolama su usklađeni sa Zakonom o radu na što je upozoravala Europska komisija. Licencirani predavači i licencirani instruktori vožnje u autoškoli su stručni kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe svih tematskih područja i praktičnog dijela, utvrđenih programom. Predavači i instruktori vožnje moraju se stručno usavršavati svake 4 godine sukladno Pravilniku o stručnom usavršavanju i provjeri stručne osposobljenosti.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
85	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  MMPI uzima ovlasti iz radnog odnosa osim ako ovo</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području</p>

	<p>nije Lex specialis. U prethodnim člancima navodi se znanje, obrazovanje, ... a onda samo jedna (1) godina radnog iskustva za stručne kadrove (b). Tko je izračunao da centru trebaju najmanje tri osobe? Koliko je to polaznika na razini godine za tri stručne osobe? Kolika je cijena rada stručnih kadrova (nije minimalac) i kako osigurati toliki prihod? Direktive na koje predlagatelj poziva ne propisuju NIŠTA od navedenog. Pogledati zakone i pravilnike (Slovenija i Njemačka) koji imaju dužu tradiciju osposobljavanja kako definiraju stručne kadrove. To nisu jedna godina radnog iskustva i stečena pedagoška kompetencija bez praktičnog rada s polaznicima. Ako "netko" ima za ovu potrebu zaposlene tri osobe ili je bogat i želi postati siromašniji ili radi "sivu" unutrašnju raspodjelu radnog vremena. Prijedlog: tri zamijeniti s dovoljno stručnih osoba a brisati stalni radni odnos i puno radno vrijeme. Stavak 3. d prijedlog je brisati " ili u dislociranom mjesto za izvođenje nastave". Dislokacija je omogućila da u se Belom Manastiru objašnjava "rotor" u Remetincu. Tko je pregledao i odobrio ta dislocirana mjesta za izvođenje nastave?</p>	<p>edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu. Rješenje za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe izdaje se pravnim i fizičkim osobama - obrtnicima prema sjedištu, a nastava se može izvoditi i izvan sjedišta ukoliko su ispunjeni svi uvjeti.</p>
86	<p><b>AS,OBRT ZA USLUGE AUTO ŠKOLE PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Prijedlog izmjena članak 8. NPZID, kojim se u Zakonu mijenja članak 11, stavak 3. točka b) glasi: „b) licencirane predavače autoškole ili druge stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“  Obrazloženje: Sukladno najnovijem popisu reguliranih profesija u nadležnosti AZVO, predavači u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe svih tematskih područja utvrđenih programom i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine. (Zakon o reguliranim profesijama i priznavanju inozemnih stručnih kvalifikacija pročišćeni tekst NN 82/15, 70/19, 47/20 na snazi od 25.04.2020.)  Smatramo da bi trebalo propisati kako licencirani instruktori vožnje mogu obavljati praktični dio programa za stjecanje početnih kvalifikacija. Licencirani instruktori vožnje u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu praktičnog dijela programa i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine. Predložena odredba u suprotnosti je sa Zakonu o radu, neprihvatljiva je i predstavlja nepotrebno administrativno ograničenje, te je suprotnosti sa pravom pregovaranja o uspostavi radnog odnosa prema stvarnim potrebama posla. Dodatno, slijedom toga, za primjer napominjemo da je obveza zapošljavanja na puno radno vrijeme brisana i iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji regulira uvjete za stručne djelatnike u vozačkim školama i ovlaštenoj stručnoj organizaciji koja</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>

	provodi ispite.	
87	<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Prijedlog izmjena članak 8. NPZID, kojim se u Zakonu mijenja članak 11, stavak 3. točka b) glasi: „b) licencirane predavače autoškole ili druge stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, najmanje dvije osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“  Obrazloženje: Sukladno najnovijem popisu reguliranih profesija u nadležnosti AZVO, predavači u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe svih tematskih područja utvrđenih programa i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine. (Zakon o reguliranim profesijama i priznavanju inozemnih stručnih kvalifikacija pročišćeni tekst NN 82/15, 70/19, 47/20 na snazi od 25.04.2020.)  Smatramo da bi trebalo propisati kako licencirani instruktori vožnje mogu obavljati praktični dio programa za stjecanje početnih kvalifikacija. Licencirani instruktori vožnje u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu praktičnog dijela programa i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine. Predložena odredba u suprotnosti je sa Zakonu o radu, neprihvatljiva je i predstavlja nepotrebno administrativno ograničenje, te je suprotnosti sa pravom pregovaranja o uspostavi radnog odnosa prema stvarnim potrebama posla. Dodatno, slijedom toga, za primjer napominjemo da je obveza zapošljavanja na puno radno vrijeme brisana i iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji regulira uvjete za stručne djelatnike u vozačkim školama i ovlaštenoj stručnoj organizaciji koja provodi ispite.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
88	<p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Nametanje rada na neodređeno i puno radno vrijeme je nedopustivo, jer se ne radi o unaprijed poznatim podacima ukupne potražnje za uslugom stjecanja početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe kontinuirano tijekom cijele godine. Odredbom o obveznom zapošljavanju najmanje 3 djelatnika/nastavnika dovodi se u pitanje ekonomska održivost poslovanja brojnih privatnih Ustanova koje provode program jer su primorani osigurati godišnje minimalno 240.000 kn za plaće djelatnika što je vrlo teško i izazovno u situaciji u kojoj je broj vozača/polaznika ograničen i velik je broj Ustanova koje provode program osposobljavanja (često po cijenama koje su niže od propisane). Postojeće odredbe zakona o broju zaposlenika i uvjetima rada i zapošljavanja jednostavno su neprihvatljive i</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>



	<p>neprovedive, a nedostatak stručnih osoba na nacionalnom tržištu i potražnja prema tržišnim pravilima dovesti će do rasta cijena usluga ukoliko se iste provode kako je propisano. Zakonom o radu su omogućeni razni oblici zapošljavanja radnika, kao i Zakonom o obrazovanju odraslih koji jasno govori da se nastavnici mogu angažirati na ugovor o djelu. Potrebno je ponovno sagledati situaciju i nastale posljedice, te da se izmjene odredbe vezane za kadrove na način da se omogući zapošljavanje sukladno odredbama Zakona o radu bez uvjetovanja minimalnog broja zaposlenih djelatnika i načina zapošljavanja te bi odredba Zakona trebala glasiti: stavak 3., b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovog stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, sukladno Zakonu o radu.</p>
<p>89 <b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b> Predlažemo da se razradi realizacija programa periodične izobrazbe u pet (5) jednodnevnih ciklusa po sedam (7) sati. U svakom ciklusu bi se obradila po jedna tema s najnovijim zakonskim, prometno-tehničkim, psiho-socijalnim i drugim spoznajama od koristi za vozače. Tako bi poslodavci, vozači i Centri za osposobljavanje mogli u godišnjim planovima rada planirati i vrijeme za obveznu periodičnu izobrazbu. Na taj način bi se brže i lakše kod poslodavaca i vozača razvijala svijest o potrebi cjeloživotnog učenja i koristima od njega.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Procjena stručnog predlagatelja je da je trenutni model izobrazbe prihvatljiviji.</p>
<p>90 <b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b> Vlada Republike Hrvatske je u travnju 2018. godine poslala u Hrvatski Sabor na donošenje Konačni prijedlog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Uz ocjenu stanja u sektoru cestovnog prijevoza navedena su i pitanja koja se trebaju urediti zakonom. U glavi II., u člancima 5. do 13. propisuju se uvjeti obavljanja djelatnosti cestovnog prijevoza za vozače i vozila. Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu, uložila je velike napore u pripremi Zakona dajući svoje primjedbe i prijedloge na dio koji se odnosi na stručnu osposobljenost vozača posebice na Periodičnu izobrazbu, odnosno uvjete pod kojima će se obavljati. Posebno su nas zanimali uvjeti koje moraju ispunjavati stručni kadrovi za provedbu periodične izobrazbe. Kronologija tih odredbi je sljedeća: - Zakon o prijevozu donijet 28.06.2013. u članku 11., stavku 3. točka b) propisao je da Centri za osposobljavanje vozača trebaju imati: o stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>

tematskih područja utvrđenih programom, i to najmanje pet osoba u radnom odnosu, sa završenim studijem prometnog ili strojarskog smjera, a najmanje tri osobe s prometnim (cestovnim) smjerom. Ovdje nije propisan stalni radni odnos ni pedagoške kompetencije. - Konačni prijedlog za izmjene Zakona iz 2013. u čl. 11, stavak 2., točka b) vezano za kadrove kojega je Vlada RH uputila Hrvatskom Saboru, imao je slijedeće odredbe: o centri za osposobljavanje vozača trebaju imati: stručne kadrove za provedu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom, sa najmanje završenim preddiplomskim i diplomskim studijem, cestovnog prometnog smjera i sa stečenim pedagoškim kompetencijama te sa najmanje 1 godinom iskustva u području edukacije. Ovdje nije propisan broj osoba niti vrsta radnog odnosa. - Hrvatski Sabor 03.05.2018. godine donosi novi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (sada važeći) u kojem je došlo do izmjena konačnog prijedloga u odredbi o kadrovima, tako da članak 11., stavak 2., točka b) glasi: o stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka, sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog prometnog smjera i sa stečenim pedagoškim kompetencijama koje se dokazuju potvrdom ustanove koja je ovlaštena za provedbu programa za njihovo stjecanje te s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u stalnom radnom odnosu na puno radno vrijeme. Navedeni prijedlozi i prihvaćena rješenja upućuju na nekonzistentnost u razgledavanju problematike važne za mnoge dionike. Zanimljivo je da sve druge uvjete (prostor, vozila, nastavna sredstva, prometno vježbalište) potrebna za provođenje programa periodične izobrazbe Centri za osposobljavanje mogu zadovoljiti tako da ih imaju u vlasništvu ili zakupu, ali kad se radi o kadrovima Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu su Centrima za osposobljavanje određeni vrlo visoki kriteriji stručnih kadrova, zatim najmanji broj tih kadrova sa obvezom zapošljavanja u punom radnom vremenu, na neodređeno vrijeme, iako za tako nešto ne postoji potreba, i u suprotnosti je sa Zakonom o radu. Zakonom o radu su omogućeni razni oblici zapošljavanja radnika, kao i Zakonom o obrazovanju odraslih koji jasno govori da se nastavnici mogu angažirati na ugovor o djelu. Jednostavna računica omjera sati koje je potrebno održati i broja polaznika programa (vozača), te osiguravanje adekvatne plaće nastavnicima koji imaju VSS i trebaju biti adekvatno plaćeni nalaže da su nužno potrebne izmjene Zakona u smislu broja zaposlenih na ugovor o radu (omogućiti angažman na ugovor o djelu). Poslodavci i obrazovne ustanove moći će te dane planirati unaprijed. Odredbom o obveznom zapošljavanju najmanje 3 djelatnika/nastavnik dovodi se u pitanje ekonomska održivost poslovanja brojnih privatnih Ustanova u kojima je zaposlen velik broj kadrova i na drugim programima, a koje provode i program periodičke

	<p>izobrazbe jer su primorani osigurati godišnje minimalno 240.000 kn za plaće djelatnika što je vrlo teško i izazovno u situaciji u kojoj je broj vozača/polaznika ograničen i velik je broj Ustanova koje provode program osposobljavanja (često po cijenama koje su niže od propisane i često uz neodržavanje propisane satnice), te s obzirom na cjelokupnu gospodarsku situaciju u Republici Hrvatskoj. Uz to treba uzeti u obzir manje gradove i općine u Hrvatskoj gdje ne postoje takvi stručni kadrovi ili toliki broj njih pa se vozači iz gravitirajućeg područja moraju snalaziti u drugim Centrima što im dodatno troši vrijeme i financijska sredstva. Postojeće odredbe zakona o broju zaposlenika i uvjetima rada i zapošljavanja jednostavno su neprihvatljive i neprovedive. Slijedeći primjer pokazuje neodrživost odredbe o obveznom zapošljavanju 3 osobe. U slučaju jedne grupe od 10 polaznika periodičke izobrazbe mjesečno odnosno tijekom 10 mjeseci obzirom na određenu satnicu po modulima za prijevoz tereta odnosno putnika, očekivani godišnji prihod iznosio bi cca 80.000 kn, ako je pretpostavka da godišnja bruto plaća po jednom stručnom zaposleniku iznosi cca 94.200 kn (mjesečno prosjek 7.850 kn), sukladno okvirnim statističkim podacima DSZ za 2018. godinu, postavlja se pitanje na koji način bi poslužitelj usluge trebao pokriti troškove poslovanja za još minimalno 2 zaposlenika, obzirom da je broj polaznika nepoznat i konkretno tržište raspoređeno na više poslužitelja usluga (više od 50). Iz ove analize sada jasno proizlazi da je uvođenje uvjeta obveznog zapošljavanja najmanje 3 djelatnika bilo nepotrebno i nezakonito. Ono što je posebno pogodilo nas vlasnike i osnivače privatnih učilišta i ustanova koje imaju Centre za osposobljavanje je nemogućnost rada sada kad smo u mirovini. Naše znanje i iskustvo ostaje neiskorišteno, a financijska sredstva koja bi zaradili i popravili svoje materijalno stanje su nam nedostupna u vlastitim učilištima. Također izostaje i naše mentorstvo mlađim i neiskusnim zaposlenicima. Korišteni termin "stalni radni odnos na puno radno vrijeme" je nepoznanica za radno zakonodavstvo RH i EU. Sve navedeno, predlagatelj bi trebao imati u vidu, ukoliko želi kvalitetnu i svrsi shodnu izobrazbu vozača profesionalnih kategorija. Prijedlog: Stoga predlažemo da se ponovno sagleda novonastala situacija i nastale posljedice te da se izmjene odredbe vezane za kadrove na način da se omogući zapošljavanje sukladno odredbama Zakona o radu bez uvjetovanja minimalnog broja zaposlenih djelatnika i načina zapošljavanja te bi odredba Zakona trebala biti: b) stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, sukladno Zakonu o radu.</p>	
91	<p><b>Novak doo</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b></p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s</p>

	<p>U odnosu na članak 8.NPZID , kojim se u Zakonu mijenja članak 11. predložimo izmjenu u članku 11.stavak 3.točka b) glasi : predavače iz nastavnog predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila ili stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenim programom iz točke a) ovoga stavka sa :licenciranog predavača u autoškoli i licenciranog instruktora vožnje za kategorije C , CE u prijevozu tereta odnosno D kategorija u prijevozu putnika i iskustvom u osposobljavanju kandidata za vozače C , CE i D kategorije najmanje 3 godine , osobe sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim ili integriranim preddiplomskim i diplomskim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje 3 godine radnog iskustva na poslovima edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu.</p> <p>Obrazloženje : Prema NKD proizlazi slijedeće , iz Područja P , skupine 85,5 Ostalo obrazovanje i poučavanje slijede uže specijalizirani razredi P 85,53 Djelatnosti vozačkih škola odnosno autoškole - usko specijalizirani za promet , stručni djelatnici sa položenom licencom za predavača , instruktori s licencom za instruktora vožnje C , CE i D te obaveza stručnog usavršavanja i provjere testom znanja ili upravljanje vozilom . Sve stručne osobe ispunjavaju uvjete iz članka 23.Zakona o radu u punom ili ne punom radnom vremenu , na određeno ili ne određeno , pri čemu nisu dopušteni povremeni honorarni rad , ugovori o djelu . Trgovačka društva - autoškole koja imaju rješenja kao Centar za početnu i periodičku izobrazbu i svi stručni uposlenici ispunjavaju uvjete po Direktivi 2003/59 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 15.srpnja 2003 i Direktivi (EU92018/645 Evropskog parlamenta i Vijeća od 18.travanj 2018.</p>	<p>najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
92	<p><b>Centar za obrazovanje NARONA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b> Predlažemo da se u stavku 3 točka b) primjene propisi o zapošljavanju potrebnog broja stručnih djelatnika sukladno odredbama Zakona o radu. Da se potrebne pedagoške kompetencije moraju steći u roku godinu dana od dana zaposlenja na ovim poslovima. Osim stručnih kadrova prometne struke uključiti i kadrove strojarske struke. Propisati barem jednog djelatnika sa radnim iskustvom na području edukacije što otvara mogućnosti zaposlenja i djelatnika bez radnog iskustva.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
93	<p><b>Zvonimir Ožegović Cappo PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b> Obveza zapošljavanja stručnih kadrova u centrima za osposobljavanje vozača mora biti sukladna Zakonu o radu. Stoga u članku 11. stavak 3. točka b) riječi "u stalnom radnom odnosu na puno vrijeme" predlažem zamijeniti sa "radnom odnosu sukladno Zakonu o radu".</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
94	<p><b>Denis Ožegović PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</b></p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za</p>

	<p><b>DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Predlažem izmjenu u članku 11. stavak 3. točka b) tako da glasi: „b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka i to: licenciranog predavača u autoškoli, licenciranog instruktora vožnje C kategorije ako je riječ o prijevozu tereta, odnosno D kategorije ako je riječ o prijevozu putnika i radnim iskustvom od najmanje 3 godine u osposobljavanju kandidata C , CE, i D kategorije, osobe sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“  Obrazloženje: Predložena odredba mora biti u skladu sa Zakonu o radu, a u predloženoj obliku je neprihvatljiva i predstavlja administrativno ograničenje. Važno je da propis bude u funkciji prema realnim potrebama posla.  Napominjem da je obveza zapošljavanja na puno radno vrijeme ukinuta i iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji regulira uvjete za stručne djelatnike u autoškolama. Licencirani predavači u autoškoli su stručni kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe svih tematskih područja utvrđenih programom. Licencirani instruktori vožnje su stručni kadrovi potrebni za obavljanje praktičnog dijela programa za stjecanje početnih kvalifikacija. I predavači i instruktori vožnje moraju se stručno usavršavati svake 4 godine sukladno Pravilniku o stručnom usavršavanju i provjeri stručne osposobljenosti.</p>	<p>provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
95	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Pretpostavljamo da će se po izmjeni Zakona mijenjati i Pravilnik o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača. Ipak smatramo da na kraju stavka 3, alineje a) treba dodati riječi: „i u skladu sa stavkom 4 članka 10 ovog Zakona“ lako pozdravljamo nastojanje postizanja minimalne kvalitete na način da programe obrazovanja profesionalnih vozača provode samo ustanove koje imaju zaposlene minimalno 3 stručne osobe, smatramo da je potrebno dodatno precizirati kadrove koje ustanove, odnosno trgovačka društva ili fizičke osobe točno koriste za provođenje ovog programa. Naime, redovne srednje škole, kao i neke autoškole često imaju zaposlen prikladan kadar, koji koriste za svoje glavne djelatnosti, a u slučaju redovnih srednjih škola – financiranje tog kadra je u nadležnosti osnivača (županije, odnosno Grada Zagreba). Takvim poslovanjem povrijeđena je zaštita tržišnog natjecanja jer privatne tvrtke ovaj trošak moraju financirati plaće izravno na tržištu rada.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Postojećim propisom je dovoljno precizno određeno koji kadrovi su potrebni za provođenje programa izobrazbe.</p>
96	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Propisivanje "pametne ploče" za još jedno od potrebnih nastavnih sredstava i pomagala za</p>

	<p><b>DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>          Poštovani, kao tvrtka koja se bavi obrazovanjem dugi niz godina, molimo Vas da riječi „magična ploča“ navedene u točki e) stavka 3) barem zamijenite prikladnim nazivom „pametna ploča“.          Nadalje, pametna ploča je danas već gotovo zastario proizvod, uz 3D projektor, srodne interaktivne ploče, interaktivne televizije i monitore, simulatore i druge srodne proizvode, i smatramo da nije pokazatelj minimalnih uvjeta koji osiguravaju kvalitetu obrazovanja.</p>	<p>izvođenje programa početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe predstavljalo bi dodatno financijsko opterećenje.</p>
97	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>          Prema ovom prijedlogu izmjena Zakona sve ustanove koje provode program srednjoškolskog obrazovanja i prekvalifikacije će morati ishoditi Rješenje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture da bi postali ispitni centar. Što uključuje i redovne srednje škole, sve ustanove za obrazovanje odraslih koje provode program stjecanja srednje stručne spreme i prekvalifikacije za zanimanje vozač motornog vozila, a koje do sada nisu morale imati status ispitnog centra – a koje će morati tražiti dodatno rješenje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, iako za program obrazovanja/prekvalifikacije već imaju odobrenje Ministarstva znanosti i obrazovanja i učenici/polaznici završavaju obrazovanje u programu koji je u potpunosti u nadležnosti drugog ministarstva. Prije konačnog prijedloga Zakona potrebno je napraviti provjeru koji učinak će ovo imati na formalni sustav obrazovanja vozača prema Zakonu o strukovnom obrazovanju i Zakonu o obrazovanju odraslih - koji su u nadležnosti Minsitarstva znanosti i obrazovanja.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete.</p>
98	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>          U odnosu na članak 8. NPZID, kojim se članak 11. Zakona, Udruženje autoškola HGK predlaže izmjenu u članku 11. stavku 3. točki b. tako da ona glasi: „b) licencirane predavače autoškole ili druge stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu, sukladno Zakonu o radu“. <b>Obrazloženje:</b> Sukladno važećem popisu reguliranih profesija iz nadležnosti AZVO, predavači u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe svih tematskih područja utvrđenih programom i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine. (Zakon o reguliranim profesijama i</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu sprema sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>

	<p>priznavanju inozemnih stručnih kvalifikacija, NN 82/15, 70/19, 47/20, na snazi od 25.04.2020.)  Smatramo da bi trebalo propisati da licencirani instruktori vožnje mogu obavljati praktični dio programa za stjecanje početnih kvalifikacija.  Licencirani instruktori vožnje u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu praktičnog dijela programa i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine. Predložena odredba u suprotnosti je sa Zakonu o radu, neprihvatljiva je i predstavlja nepotrebno administrativno ograničenje te je suprotnosti s pravom pregovaranja o uspostavi radnog odnosa prema stvarnim potrebama posla.  Dodatno slijedom toga, za primjer napominjemo da je obveza zapošljavanja na puno radno vrijeme brisana i iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji regulira uvjete za stručne djelatnike u vozačkim školama i ovlaštenoj stručnoj organizaciji koja provodi ispite.</p>	
99	<p><b>Autoškola Žabac tours</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Predlažemo da se u članku 11. stavak 3, pod stavak d. i članku 11. Stavak 3. Podstavak c, uvjeti za učionicu definiraju na sljedeći način, kako se u praksi propisuje i za uvjete učionica autoškola: Uvjeti za učionicu definiraju na sljedeći način: Učionica ukupne površinu od najmanje 25 m2 i oblik koji udovoljava didaktičko-metodičkim zahtjevima i standardima za izvođenje nastave – minimalnu radnu površinu od najmanje 1,5 m2 po kandidatu  Smatramo da bi se predloženom definicijom adekvatnije riješili uvjeti učionice, trenutno se propisuje da učionica mora obavezno imati prostor za 20 polaznika, smatramo kvalitetnijim rješenjem da može primiti i manje grupe 10-ak, 15-ak polaznika a svaki Centar će u ovisnosti o veličini učionici organizirati nastavu za veće ili manje grupe.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Površine učionica usklađene su s pozitivnim propisima Republike Hrvatske kojima se uređuju standardi izobrazbe.</p>
100	<p><b>Denis Pelosa</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 8.</b>  Predlagatelj u zakonu ispravno navodi kako programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe vozača provede pravne osobe i fizičke osobe-obrtnici koje za to rješenjem ovlasti Ministarstvo. Međutim treba navesti da u zakonu tada nije potrebno izriječom i posebno navoditi "ustanove" obzirom kako iste ulaze unutar pravno i opće društveno prihvaćenog izraza "pravne osobe".  "te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u stalnom radnom odnosu na puno radno vrijeme"  Obzirom kako se resorno ministarstvo ne neki specifičan način upliće u HR i EU radno zakonodavstvo upitne usklađenosti sa dijelovima određenih EU Direktiva pretpostavka je kako predlagatelj omaškom čini nekoliko propusta, odnosno ne koristi mogućnosti optimizacije kroz pojednostavljenja i poboljšice sustava, pa u tu svrhu dobro je spomenuti: -prema NKD proizlazi sljedeće, iz Područja P, skupine 85.5 Ostalo obrazovanje i</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>

poučavanje slijede uže specijalizirani razredi P 85.53 Djelatnosti vozačkih škola , odnosno autoškole sa potrebnim stručnim osobljem i licenciranom najmanje C kategorijom osposobljavana ili više, koje već raspolažu sa potrebnim stručnim osobljem i ispunjavaju uvjete iz članka 23. Zakona o radu kao obveznici zapošljanja isključivo prema radnom zakonodavstvu u punom ili nepunom radnom vremenu, na određeno ili neodređeno vrijeme, pri čemu nisu dopušteni povremeni honorarni rad, ugovori o djelu, -nakon toga tek slijedi 85.59 Ostalo obrazovanje i poučavanje, d. n. u koju grupu ulaze pravne osobe, odnosno privatne ustanove kao Prometne škole, Centri za obrazovanje, Učilišta, Pučka učilišta, Otvorena učilišta za obrazovačnje, koje obavljaju ili tek pripremaju programe za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe odnosno obavljaju druge programe obrazovanja, edukacije ili osposobljavanja odraslih bez zakonske obveze zapošljavanja prema propisima iz radnog zakonodavstva odnosno te poslove obavlja stručni kadar koji radni odnos ili samozapošljavanje obavlja kod druge pravne osobe u punom ili nepunom radnom vremenu., dakle radi se o obliku dopunskog stalnog ili povremenog rada, ovisno o potrebama posla. -nadalje, posebna su kategorija srednjoškolski centri odnosno proračunski korisnici u vlasništvu Grada Zagreba ili županija koji zapošljavaju stručne osobe (nastavno osoblje obuhvaćeno kolektivnim ugovorima iz područja javnog obrazovanja) prema posebnim propisima financirano iz javnih prihoda i slijedom sa ovako predloženim Nacrtom prijedloga zakona zapravo neće moći udovoljiti traženim zahtjevima i prebacivati svoje osoblje na rad u punom radnom vremenu namjenski za potrebe obrazovanja odraslih (samofinanciranje iz vanjskih izvora) i pritom na neki način konkuriraju pravnim osobama koje se samofinanciraju na tržištu, odnosno sa pojedinim primjerima dobre prakse kao izuzećem jer je moguće uspostavljena dobra poslovno ugovorna suradnja između privatnih i javnih pravnih osoba. -prilikom pisanja propisa odnosno zakona jasno je kako stjecanje vozačke dozvole određene kategorije je osnovni preduvjet i temelj, odnosno prethodi stjecanje profesije /početne kvalifikacije i slijedno periodične izobrazbe za Vozača teretnog motornog vozila i autobusa, pa iako je cjelovitost sustava i nadležnos zapravo podijeljena između tri resorna ministarstva, pa se nameće kao logično i u nedostatku stručnog osoblja sve povezati u jednu racionalnu, transparentnu i nadasve kvalitetnu cjelinu sa svrhom ostvarivanja najviše kvalitete i disperziranosti usluge uz maksimalno korištenje - optimizaciju postojećih resursa kako bi se uopće postigla ekonomska održivost i pristupačnost usluge prema korisnicima. U tu cilju treba obratiti pažnju na iznimno visoke kriterije i stručne uvjete koje su stručne osobe u djelatnosti autoškola dužne ispunjavati u kontinuitetu , a koji su suštinski i pravno formalno teže ostvarivi, skuplji i naravno zahtjevniji u odnosu na predloženo pa ne postoji prepreka unosu, a posebno kada se radi o osobama sa 3, 5 ili više godina iskustva na edukaciji i osposobljavanju u teoretskom i praktičnom dijelu što svakako znači veći stvarni i kvalitativni doprinos prema i svakako je



zahtjevnije u odnosu na stjecanje pedagoških kompetencija suštinski izvan usko specijaliziranih znanja. Nametanje stjecanja pedagoških kompetencija i broja stručnih zaposlenika u djelatnosti osposobljavanja koji su već godinama zaposleni i rade u autoškolama kao Stručni voditelji, Predavači ili instruktori u punom radnom vremenu odnosno najmanje na pola radnog vremena neposredno na posčovima oposobljavanju B, C, ili čak DE kategorijama potpuno je suvišno i nepotrebno, a posebno onima koji te poslove već obavljaju dakle isti su zatečeni i raspolažu stečenim pravima koja se ne bi smjelo ukidati zakonom i smislu dekreta i tome upravo služe članci sa elementima izuzeća, ograničenja primjene, primjerenim razdobljem odgode za potrebe usklađenja, odnosno uređuje se primjena kroz Prijelazne i završne odredbe zakona.. Iako se taksativno u zakonu to ne naziva zabranom, ali zapravo dolazi do zabrane sa odgođenim djelovanjem jer se radi o nepotrebnom nametanju neprimjerenih uvjeta i rokova, vremenskih i novčanih troškova za stjecanje pravno formalnih kompetencija -potvda (u ovim uvjetima uglavnom on Line ili virtualnim tehnikama) prema osobama koje su već stekle potrebnu kompetitivnost upravo svojim opstankom i preživljavanjem u tržišnim uvjetima ponude i potražnje a ne samo zbog pravno formalnog ispunjenja obveza. Kombinira se više i visoko obrazovanje, radno iskustvo, položene stručne ispite, ali i izdane vozačke kategorije potrebnih kategorija. Prostim uvidom u pročišćeni tekst Zakona o sigurnosti prometa na cestama, razvidno je sljedeće: Članak 203. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (1) Stručni voditelj autoškole može biti osoba koja je završila najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, s najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima obrazovanja ili osposobljavanja u cestovnom prometu, koja ima položen stručni ispit iz stavka 3. ovoga članka i valjanu dozvolu instruktora vožnje onih kategorija vozila za koje se osposobljava kandidate u autoškoli. (2) Predavač u autoškoli može biti osoba koja je završila najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, valjanu dozvolu instruktora vožnje i položen stručni ispit iz stavka 3. ovoga članka za predavača Prometnih propisa i sigurnosnih pravila. (3) Program stručnog ispita iz stavka 1. i 2. ovoga članka te način njegove provedbe propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove. (4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje koja ima najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, zdravstveno sposobna za vozača i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije te koja je navršila 24 godine starosti. Članak 208. (4) Ovlašteni 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. Ovlašteni ispitivač mora položiti stručni ispit za ovlaštenog ispitivača kod ovlaštene stručne organizacije po programu kojeg donosi ministar nadležan za unutarnje poslove. Članak 212. (1) Instruktori vožnje, predavači, stručni voditelji, ovlašteni nadzornici i ovlašteni ispitivači obvezni su se stručno usavršavati. (2) Osobe iz stavka 1. ovoga članka dužne su pristupiti provjeri stručne osposobljenosti najmanje jedanput u četiri godine i na njoj moraju zadovoljiti, osim ovlaštenog ispitivača, koji je dužan to učiniti svake dvije godine. Osoba koja ne zadovolji ili ne pristupi provjeri stručne osposobljenosti ne smije obavljati poslove za koje je ovlaštena, dok ne zadovolji na provjeri. (3) Program, oblik i način stručnog usavršavanja te provjeru stručne osposobljenosti osoba iz stavka 1. ovoga članka za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove, ... Iz samih propisa i prema logici proizlazi sljedeće: - ne radi se neophodno izuzeće ne priznaje se usko specijalizirano osoblje i to posebno osobe sa dozvolom Predavača propisa iz predmeta PPSP sa dovoljnim iskustvom u edukaciji u teroretskom i praktičnom radu na "profesionalnim" kategorijama i koji su obveznici provjere i produženja dozvola za rad svake četiri godine, a veliki dio njih je već uključen u stjecanje početne kvalifikacije i periodine izobrazbe, čime se propuštaju podaci iz Baze reguliranih profesija u Republici Hrvatskoj pri AZVO u kojoj je označeno upravo usko specijalizirano osoblje iz predmetnog zakona i to prije svega Predavači iz nastavnog predmeta PPSP, slijedno Stručni voditelji u autoškolama, uobičajeno i konačno Ovlašteni ispitivači. - bez potrebe se nameće obveza pedagoških kompetencija kao uvjet teorijskog znanja za visoko stručno i iskustveno osoblje u autoškolama koje također radi sa kategorijama maloljetnih osoba, što je posebno kritično u primjeni kod periodične izobrazbe iskusnih i već licenciranih vozača, a istovremeno propušta bitnu činjenicu prilagodbe očekivanom dualnom obrazovanju i propuštanjem činjenice kako bi ključni stručni kadrovi prije svega trebali i sami posjedovati dovoljno vozačko iskustvo odnosno vozačku dozvolu najmanje B, odnosno C kategorije ili više, dok stručni zaposlenici ne samo da posjeduju vozačku dozvolu nego su i licencirati instruktori vožnje najmanje B ili viših kategorija. - koristi se krivi termin "stalni radni odnos" umjesto ispravnog "u radnom odnosu na neodređeno vrijeme i u punom radnom vremenu" iako je samo nametanje rada na neodređeno i puno radno vrijeme nedopustivo, jer se ne radi o unaprijed poznatim podacima ukupne, regionalne ili lokalne agregatne potražnje za uslugom stjecanja početnih kvalifikacija kontinuirano tijekom cijele godine-dugorono, a posebno kod periodične izobrazbe koja će imati velikih oscilacija posebno u prvom desetljeću

	<p>primjene. b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u stalnom radnom odnosu na puno radno vrijeme.</p>	
101	<p><b>Denis Peloz</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>          Kod podstavka a) potrebno je izuzećem dopustiti rad osobama profesionalcima iz djelatnosti P85.53 autoškole, dakle licenciranim predavačima propisa u autoškolama, zatim stručnim voditeljima i ovlaštenim ispitivačima koji su uglavnom i svi licencirani predavači, a usput svi su prethodno stekli i licence instruktora vožnje. Obirom da su sve navedene profesije uvrštene u posljednji Popis Reguliranih Profesija pri AZVO, diskriminacija po toj osnovi nikako nije dobrodošla. Hvala na pažnji</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije.</p>
102	<p><b>Renata Heljić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>          Predlažem u članku 11.a dodati novi stavak 3. koji glasi: „3) Ustanove koje na dan stupanja na snagu ovog zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« imaju status ispitnog centra.“ Nakon školovanja za stjecanje SSS za zanimanje Vozač motornog vozila polaznici stječu daleko veće kompetencije u odnosu na stjecanje početnih kvalifikacija Zakon o strukovnom obrazovanju propisuje da se strukovnim obrazovanjem stječe kvalifikacija određene razine, koja se dokazuje javnom ispravom-završnom svjedodžbom i koja omogućuje uključivanje na tržište rada. Nema nikakvog opravdanog razloga da se ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju Vozač motornog vozila ne prizna status ispitnog centra.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete. U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa.</p>
103	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>          Ispitni centri su do dana objave ovog prijedloga proveli (koliko) provjera? Stavak (3) a) zamijeniti tri osobe s dovoljno osoba a brisati stalni radni odnosi puno radno vrijeme jer to nije nadležnost MMPI (već obrazloženo). Podstavak b) potrebno je definirati koji "posebni propis". Razlikuju se vozila za osposobljavanje i ispitna vozila prema "posebnim zakonima". Podstavak c) su minimalni uvjeti koji moraju biti predmet pravilnika a ne zakona. Problem je u dislociranim mjestima. Kada se prijavljuju dislocirana mjesta za ispit? Prijedlog: izvođenje ispita samo u sjedištu radi osiguranja nadzora nad provedbom ispita. Stavak 4b opetovano navodi</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu. Rješenje za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe izdaje se pravnim i fizičkim osobama - obrtnicima prema sjedištu, a nastava se može izvoditi i izvan sjedišta ukoliko su ispunjeni svi uvjeti.</p>

	<p>stručne kadrove (jedna godina iskustva!) cestovnog prometnog smjera ili prava koji u svojim studijskim programima NEMAJU NIKAKVE predmete u vezi s rad s odraslim osobama i provjerama znanja. Pojasniti: zašto ne neki pedagoški smjer? Prepisivanje minimalnih tehničkih uvjeta iz "posebnih propisa" nije potrebno za i ovako preveliki Zakon.</p>	
104	<p><b>Auto škola Hajduk d.o.o.</b> <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b> Predlažemo izmjenu u članku 11.a stavak 3. točka a) tako da glasi: „b) stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka i to: licenciranog predavača u autoškoli, licenciranog instruktora vožnje C kategorije ako je riječ o prijevozu tereta, odnosno D kategorije ako je riječ o prijevozu putnika i radnim iskustvom od najmanje 3 godine u osposobljavanju kandidata C , CE, i D kategorije, osobe sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“ Obrazloženje: Predložena odredba mora biti ekonomski održiva, realna i usklađena sa odredbama Zakona o radu, a u predloženom obliku je neprihvatljiva i predstavlja administrativno ograničenje. Prije cca 2 godine radni odnosi u autoškolama su usklađeni sa Zakonom o radu na što je upozoravala Europska komisija. Licencirani predavači i licencirani instruktori vožnje u autoškoli su stručni kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe svih tematskih područja i praktičnog dijela, utvrđenih programom. Predavači i instruktori vožnje moraju se stručno usavršavati svake 4 godine sukladno Pravilniku o stručnom usavršavanju i provjeri stručne osposobljenosti.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
105	<p><b>AS,OBRT ZA USLUGE AUTO ŠKOLE</b> <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b> U odnosu na članak 9.NPZID,kojim se u Zakon ugrađuje novi članak 11.a, prijedlog je da u članku 11.a , u stavku 3. točka a) glasi ; „a) stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“ Obrazloženje: Zakonom o radu su omogućeni razni oblici zapošljavanja također i Zakonom o obrazovanju odraslih koji ustanovama daje mogućnost zapošljavanja djelatnika na ugovor o djelu. Kako obrazovanje odraslih nije kontinuirano tijekom cijele godine nema potrebe za zapošljavanjem većega broja djelatnika nego se po</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>

	potrebi angažira potreban broj djelatnika. Predložena odredba u suprotnosti je sa Zakonom o radu.	
106	<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b></p> <p>U odnosu na članak 9. NPZID, kojim se u Zakon ugrađuje novi članak 11. a, prijedlog je da u članku 11.a, u stavku 3. točka a. glasi: „a) stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, sukladno Zakonu o radu.“          Obrazloženje: Zakonom o radu su omogućeni razni oblici zapošljavanja radnika, kao i Zakonom o obrazovanju odraslih koji jasno govori da se nastavnici mogu angažirati na ugovor o djelu. Kako je stjecane početnih kvalifikacija organizirano po potrebi i nije kontinuirano tijekom cijele godine, minimalan broj stručnog kadra može biti jedna osoba, a po potrebi se angažira i veći broj stručnih kadrova sukladno potražnji. Predložena odredba u suprotnosti je sa Zakonu o radu.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
107	<p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b></p> <p>Nametanje rada na neodređeno i puno radno vrijeme je nedopustivo, jer se ne radi o unaprijed poznatim podacima ukupne, regionalne ili lokalne agregatne potražnje za uslugom stjecanja početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe kontinuirano tijekom cijele godine. Zakonom o radu su omogućeni razni oblici zapošljavanja radnika, kao i Zakonom o obrazovanju odraslih koji jasno govori da se nastavnici mogu angažirati na ugovor o djelu. Potrebno je ponovno sagledati situaciju i nastale posljedice, te da se izmjene odredbe vezane za kadrove na način da se omoguću zapošljavanje sukladno odredbama Zakona o radu bez uvjetovanja minimalnog broja zaposlenih djelatnika i načina zapošljavanja te bi odredba Zakona trebala glasiti: stavak 3., a) stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, sukladno Zakonu o radu.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
108	<p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b></p> <p>predlaže u članku 11.a dodati novi stavak 3. koji glasi: „3) Ustanove koje na dan stupanja na snagu ovog zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« imaju status ispitnog</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete. U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod “95” u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje. početna kvalifikacija i</p>

centra.“ Stavci 3. do 10. postaju stavci 4. do 11.  
Obrazloženje: Nema opravdanog razloga da se ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« ne prizna status ispitnog centra. Ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« svojim polaznicima izdaju Svjedodžbu o završnom radu i takvi polaznici ne bi mogli upisati oznaku koda Europske unije kod odgovarajuće kategorije vozila u vozačkoj dozvoli vozača. Polaznici se ne bi mogli niti se zaposliti na radnom mjestu vozača motornog vozila, a imaju izrazito veće stečene kompetencije u odnosu na stjecanje početnih kvalifikacija, što je u suprotnosti s Ustavom i Zakonom o strukovnom obrazovanju, kojim je propisano da se strukovnim obrazovanjem stječe kvalifikacija određene razine, koja se dokazuje javnom ispravom i koja omogućava uključivanje na tržište rada. Ovim se degradiraju ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, ukoliko nemaju status ispitnog centra, u odnosu na one ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, koje bi imale status ispitnog centra. Ujedno se ovim degradira i svjedodžba o završnom radu, jer ne omogućuje zapošljavanje, nego treba dodatno imati SSO o početnim kvalifikacijama. Ovako se degradiraju i polaznici koji su stekli »zanimanje vozač motornog vozila«, nakon završenog obrazovanja pri ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, koje nemaju status ispitnog centra. Nepotrebno je izdavanje dodatne svjedodžbe kada je već izdana Svjedodžba o završnom radu za zanimanje »vozač motornih vozila«. Stoga je najjednostavnije i najprihvatljivije rješenje da ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« imaju status ispitnog centra bez potrebe za ispunjavanjem dodatnih uvjeta. Ako bi članak 9. NPZID, odnosno novi članak 11.a Zakona bio prihvaćen u predloženom obliku, ustanove u kojima se početne kvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje, morale bi, između ostalog, zaposliti stručne djelatnike kako je navedeno u stavku 3. točka a) istog članka samo da bi mogle izdati još jednu svjedodžbu (SSO o početnim kvalifikacijama), što je apsurd, jer navedeni kadrovi za taj postupak apsolutno nisu potrebni. Treba napomenuti i da bi se privatne ustanove u ovom slučaju našle u nepovoljnom položaju u odnosu na ustanove u državnom vlasništvu vezano za ulaganja potrebna za ispunjavanje uvjeta za ispitni centar. Kako smo već naveli i u obrazloženju našeg prijedloga vezano za članak 7. NPZID, imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje isplativosti tog ulaganja, isto bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno. Predlaže se brisati članak 19. Prijedloga. Obrazloženje: Slijedom prijedloga i

SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa.

	<p>obrazloženja koje smo dali na članak 9. NPZID da se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« prizna status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, nadamo se da će naš prijedlog biti prihvaćen te u tom slučaju ova odredba nema svrhu.</p>	
109	<p><b>Pučko otvoreno učilište Invictus PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b></p> <p>Predlaže u članku 11.a dodati novi stavak 3. koji glasi: „3) Ustanove koje na dan stupanja na snagu ovog zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« imaju status ispitnog centra.“ Stavci 3. do 10. postaju stavci 4. do 11.</p> <p>Obrazloženje: Nema opravdanog razloga da se ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« ne prizna status ispitnog centra. Ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« svojim polaznicima izdaju Svjedodžbu o završnom radu i takvi polaznici ne bi mogli upisati oznaku koda Europske unije kod odgovarajuće kategorije vozila u vozačkoj dozvoli vozača. Polaznici se ne bi mogli niti se zaposliti na radnom mjestu vozača motornog vozila, a imaju izrazito veće stečene kompetencije u odnosu na stjecanje početnih kvalifikacija, što je u suprotnosti s Ustavom i Zakonom o strukovnom obrazovanju, kojim je propisano da se strukovnim obrazovanjem stječe kvalifikacija određene razine, koja se dokazuje javnom ispravom i koja omogućava uključivanje na tržište rada. Ovim se degradiraju ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, ukoliko nemaju status ispitnog centra, u odnosu na one ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, koje bi imale status ispitnog centra. Ujedno se ovim degradira i svjedodžba o završnom radu, jer ne omogućuje zapošljavanje, nego treba dodatno imati SSO o početnim kvalifikacijama. Ovako se degradiraju i polaznici koji su stekli »zanimanje vozač motornog vozila«, nakon završenog obrazovanja pri ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, koje nemaju status ispitnog centra. Nepotrebno je izdavanje dodatne svjedodžbe kada je već izdana Svjedodžba o završnom radu za zanimanje »vozač motornih vozila«. Stoga je najjednostavnije i najprihvatljivije rješenje da ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« imaju status ispitnog centra bez potrebe za ispunjavanjem dodatnih uvjeta. Ako bi članak 9. NPZID, odnosno novi članak 11.a Zakona bio prihvaćen u predloženom obliku, ustanove u kojima se početne kvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje, morale bi, između</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete. U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod “95” u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa.</p>

	<p>ostalog, zaposliti stručne djelatnike kako je navedeno u stavku 3. točka a) istog članka samo da bi mogle izdati još jednu svjedodžbu (SSO o početnim kvalifikacijama), što je apsurd, jer navedeni kadrovi za taj postupak apsolutno nisu potrebni. Treba napomenuti i da bi se privatne ustanove u ovom slučaju našle u nepovoljnom položaju u odnosu na ustanove u državnom vlasništvu vezano za ulaganja potrebna za ispunjavanje uvjeta za ispitni centar. Kako smo već naveli i u obrazloženju našeg prijedloga vezano za članak 7. NPZID, imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje isplativosti tog ulaganja, isto bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno. Predlaže se brisati članak 19. Prijedloga. Obrazloženje: Slijedom prijedloga i obrazloženja koje smo dali na članak 9. NPZID da se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« prizna status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, nadamo se da će naš prijedlog biti prihvaćen te u tom slučaju ova odredba nema svrhu.</p>	
110	<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b></p> <p>U članku 11a predlažemo dodavanje novog stavka 3. koji glasi : 3) Ustanove koje na dan stupanja ovog zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju "vozač motornog vozila" imaju status ispitnog centra Stavci se nastavljaju redosljedom od 4. do 11. Obrazloženje: Upitan je smisao i svrha školovanja , zakidaju se ustanove i polaznici; stečene kompetencije koje polaznici imaju nakon završene SSS za zanimanj Vozač motornog vozila daleko veće u odnosu na stjecanje početnih kvalifikacija. Umanjuje se svjedožba o završnom radu stečene SSS i onemogućava zapošljavanje polaznicima. Nepotrebno je izdavanje dodatne svjedodžbe kada je već izdana Svjedodžba o završnom radu za zanimanje Vozač motornog vozila . Ako bi članak 9.NPZID, odnosno novi članak 11. a Zakona bio prihvaćen kao što je predložen, ustanove u kojima se početne kvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje, morale bi , izmeđuostalog , zaposliti stručne djelatnike kako je navedeno u stavku 3. točka a) istog članka SAMO kako bi mogle izdati još jednu svjedodžbu (SSO o početnim kvalifikacijama), a koji su za taj postupak apsolutno nepotrebni . Privatne ustanove u tom slučaju bi se našle u nepovoljnom položaju u odnosu na ustanove u državnom vlasništvu vezano za ulaganja potrebna za ispunjavanje uvjeta za ispitni centar. Isto dovodi do toga da bi većina ispitnih centara bila u državnim ustanovama, što svakako nije u svrhu poticanja privatnog poduzetništva već suprotno od toga. Nezaposlenog kadra koji zadovoljava propisane uvjete na području Zadarske županije NEMA , što je dodatani problem za nemogućnost ispunjavanje uvjeta za ispitni centar (podatci Hrvatskog zavoda za zapošljavanje telefonskim putem na dan 16.11.20)</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete. U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod "95" u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje. početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog program</p>



111	<p><b>Novak doo</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>  Predlažemo da članak 11a, stavak 3.točka a) glasi: stručne kadrove za provedbu ispita i to : licencirani predavač u autoskoli , licencirani instruktor vožnje C kategorije ako je riječ o prijevozu tereta ,odnosno licencirani instruktor D kategorije ako je riječ o prijevozu putnika s iskustvom najmanje 3 godine u osposobljavanju kandidata za vozače C , CE i D kategorije te osobe za završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim studijom ili integriranim preddiplomskim i diplomskim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te s stečenim pedagoškim kompetencijama te najmanje 3 godine iskustva u području edukacije od kojih najmanje 3 osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu.  Obrazloženje : Licencirani predavači i licencirani instruktori sa iskustvom najmanje 3 godine u osposobljavanju kandidata za vozače C ,CE i D kategorije su potrebni za održavanje ispita iz teorijskog i praktičnog dijela ispita . Predložena odredba mora biti u skladu s Zakonom o radu , dok je predloženom obliku neprihvatljiva i prema hrvatskom radnom zakonodavstvu i evropskom zakonodavstvu .</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
112	<p><b>Zvonimir Ožegović Cappo</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>  Obveza zapošljavanja stručnih kadrova u ispitnim centrima mora biti sukladna Zakonu o radu. Stoga u članku 11.a stavak 3. točka a) riječi "u stalnom radnom odnosu na puno vrijeme" predlažem zamijeniti sa "radnom odnosu sukladno Zakonu o radu".</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
113	<p><b>Centar za obrazovanje NARONA</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>  Predlažemo da se u stavku 3 točka a) primjene propisi o zapošljavanju potrebnog broja stručnih djelatnika sukladno odredbama Zakona o radu. Isto tako da se potrebne pedagoške kompetencije moraju steći u roku godinu dana od dana zaposlenja na ovim poslovima. Osim stručnih kadrova prometne struke uključiti i kadrove strojarske struke. Propisati barem jednog djelatnika sa radnim iskustvom na području edukacije što otvara mogućnosti zaposlenja i djelatnika bez radnog iskustva.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>
114	<p><b>Denis Ožegović</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>  Predlažem izmjenu na način da članak 11.a stavak 3. točka a) glasi: „b) stručne kadrove za provedbu ispita i to: licenciranog predavača u autoškoli, licenciranog instruktora vožnje C kategorije ako je riječ o prijevozu tereta, odnosno D kategorije ako je riječ o prijevozu putnika i radnim iskustvom od najmanje 3 godine u osposobljavanju kandidata C, CE, i D kategorije, osobe sa završenim najmanje</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>

	<p>preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“          Obrazloženje: Predložena odredba mora biti u skladu sa Zakonu o radu, a u predloženom obliku je neprihvatljiva i predstavlja administrativno ograničenje. Važno je da propis bude u funkciji prema realnim potrebama posla.          Napominjem da je obveza zapošljavanja na puno radno vrijeme ukinuta i iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji regulira uvjete za stručne djelatnike u autoškolama. Licencirani predavači i instruktori vožnje u autoškoli s propisanim radnim iskustvom su stručni kadrovi potrebni za obavljanje praktičnog dijela ispita za stjecanje početnih kvalifikacija. I predavači i instruktori vožnje moraju se stručno usavršavati svake 4 godine sukladno Pravilniku o stručnom usavršavanju i provjeri stručne osposobljenosti.</p>	
115	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>          Ukoliko ovaj prijedlog izmjena Zakona bude prihvaćen, isti će značiti da i sve redovne škole, uz eMaticu Ministarstva znanosti i obrazovanja moraju učenike prijaviti u sustav ISPOV ili srodan sustav, ukoliko se isti mijenja. Isto tako bi moglo doći do kolizije u nadležnosti nadzora nad ustanovama koje provode program vozač motornog vozila, jer je isti podložan nadzoru Agencije za strukovno obrazovanje, odnosno prosvjetne inspekcije, a sada će biti i u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture obavlja upravni nadzor nad provedbom ovoga Zakona i na temelju njega donesenih propisa. Inspeksijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona obavlja inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, sukladno posebnom zakonu kojim se reguliraju ovlasti, način rada i odgovornosti inspekcije cestovnog prometa. Zakonom i pripadajućim pravilnikom propisano je da se svi podaci o početnim kvalifikacijama unose u informacijski sustav koji je dio Registra profesionalnih vozača i sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.</p>
116	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>          Centar za provođenje programa stjecanja početnih kvalifikacija u kojima polaznici borave 140 odnosno 280 sati mora imati 1,5m<sup>2</sup> po kandidatu + 8m<sup>2</sup> za predavača. Ispitni centar za program stjecanja početnih kvalifikacija u vlasništvu ili zakupu uredski prostor za prijam kandidata, površine najmanje 8 m<sup>2</sup>, propisno opremljenu učionicu za provedbu teorijskog dijela osposobljavanja za najmanje 20 kandidata, pri čemu se za svakog kandidata mora osigurati najmanje 1,5 m<sup>2</sup> radne površine, a za predavača najmanje 8 m<sup>2</sup> radne površine, u sjedištu ili u dislociranom mjestu za izvođenje nastave. Ali za ispitni centar koji provodi provjeru ubrzane mora imati prostor od 50 m<sup>2</sup>? Molimo ujednačavanje uvjeta za sve centre - kako centre za izobrazbu, tako i ispitne centre za sve programe. Također napominjemo da ustanove koje provode program stjecanja srednje stručne spreme i prekvalifikacije, a koji je u nadležnosti Ministarstva znanosti i obrazovanja već imaju zadane kriterije vezane uz</p>	<p><b>Prihvaćen</b>          Prihvaća se</p>

	<p>minimalne prostorne i ostale materijalne uvjete koje moraju ispunjavati da bi provodili navedeni program. Pozdravljamo autonomizaciju programa, odnosno brisanje odredbe da za provedbu ispita ustanova mora imati ovlaštenog ispitivača, jer se radi o programu koji je širi od nadležnosti ovlaštenih ispitivača u autoškoli.</p>	
117	<p><b>Denis Ožegović</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>  Predlažem u članku 11.a dodati novi stavak 3. koji glasi: „3) Ustanove koje na dan stupanja na snagu ovog zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« imaju status ispitnog centra.“ Stavci 3. do 10. postaju stavci 4. do 11.  Obrazloženje: Mišljenja sam da nema opravdanog razloga da se ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« ne prizna status ispitnog centra. Ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« svojim polaznicima izdaju Svjedodžbu o završnom radu i takvi polaznici ne bi mogli upisati oznaku koda Europske unije kod odgovarajuće kategorije vozila u vozačkoj dozvoli vozača, niti se zaposliti na radnom mjestu vozača motornog vozila, a imaju izrazito veće stečene kompetencije u odnosu na stjecanje početnih kvalifikacija. Postavlja se pitanje koja je svrha školovanja, kad se na ovaj način zakidaju i ustanove i polaznici. Smatramo da se na ovaj način de facto pobija ustavno pravo na rad nakon završenog školovanja. Napominjemo da je školovanje u ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« neusporedivo kompleksnije po organizaciji, zaposlenicima, sadržaju i trajanju u odnosu na stjecanje SSO o početnim kvalifikacijama. Ovim se degradiraju ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, ukoliko nemaju status ispitnog centra, u odnosu na one ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« koje bi imale status ispitnog centra. Ujedno se ovim degradira i svjedodžba o završnom radu, jer ne omogućuje zapošljavanje, nego treba dodatno imati SSO o početnim kvalifikacijama. Ovako se degradiraju i polaznici koji su stekli »zanimanje vozač motornog vozila«, nakon završenog obrazovanja pri ustanovama koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila«, koje nemaju status ispitnog centra. Nepotrebno je izdavanje dodatne svjedodžbe kada je već izdana Svjedodžba o završnom radu za zanimanje »vozač motornih vozila« koja se predlaže smatrati svjedodžbom SSO o početnim kvalifikacijama. Stoga je najjednostavnije i najprihvatljivije rješenje da ustanove koje izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete. U skladu s člankom 10. Direktive 2003/59 koja je izmijenjena Direktivom 2018/645 oznaka Unije kod “95” u vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače upisuje se samo na temelju SSO-a kojim se potvrđuje početna kvalifikacija i SSO-a kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje, a ne na temelju svjedodžbe o završenom radu srednjoškolskog programa.</p>

	<p>vozila« imaju status ispitnog centra bez potrebe za ispunjavanjem dodatnih uvjeta. Ako bi članak 9. NPZID, odnosno novi članak 11.a Zakona bio prihvaćen u predloženom obliku, ustanove u kojima se početne kvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje, morale bi, između ostalog, zaposliti stručne djelatnike kako je navedeno u stavku 3. točka a) istog članka samo da bi mogle izdati još jednu svjedodžbu (SSO o početnim kvalifikacijama), što je apsurd, jer navedeni kadrovi za taj postupak apsolutno nisu potrebni. Treba napomenuti i da bi se privatne ustanove u ovom slučaju našle u nepovoljnom položaju u odnosu na ustanove u državnom vlasništvu vezano za ulaganja potrebna za ispunjavanje uvjeta za ispitni centar. Kako sam već naveo i u obrazloženju našeg prijedloga vezano za članak 7. NPZID, imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje isplativosti tog ulaganja, isto bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno. Napominjem da prema informaciji Hrvatskog zavoda za zapošljavanje o broju nezaposlenih osoba sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, na dan 31. listopada 2020. godine zapravo nema nezaposlenih osoba koje zadovoljavaju propisane uvjete pa slijedom toga ni zapošljavanje radi zadovoljenja uvjeta nije moguće. Za primjer navodim da u Splitsko-dalmatinskoj županiji postoje na Zavodu za zapošljavanje 4 osobe sa završenim stručnim studijem 180 ECTS, fakultetom ili akademijom, ali te iste osobe ne ispunjavaju dodatne uvjete. Ravnatelj Centra za obrazovanje odraslih Ex Cathedra, Split Denis Ožegović</p>	
118	<p><b>HGK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b></p> <p>U odnosu na članak 9. NPZID, kojim se u Zakon ugrađuje novi članak 11. a, Udruženje autoškola HGK predlaže izmjenu na način da u članku 11.a, u stavku 3., točka a. glasi: „a) licencirane predavače autoškole ili stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu sukladno Zakonu o radu“  <b>Obrazloženje:</b>  Sukladno važećem popisu reguliranih profesija iz nadležnosti AZVO, predavači u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu kvalitetne izobrazbe svih tematskih područja utvrđenih programom i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine (Zakon o reguliranim profesijama i priznavanju inozemnih stručnih kvalifikacija, NN 82/15, 70/19, 47/20). Smatramo da</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Ocjena stručnog predlagatelja je da stručni kadrovi za provedbu izobrazbe moraju imati visoku stručnu spremu sa stečenim pedagoškim kompetencijama s najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p>

<p>bi trebalo propisati da licencirani instruktori vožnje mogu obavljati praktični dio ispita za stjecanje početnih kvalifikacija. Licencirani instruktori vožnje u autoškoli su jedini stručni i usko specijalizirani kadrovi za provedbu praktičnog dijela programa i obvezni su se stručno usavršavati svake 4 godine. Predložena odredba u suprotnosti je sa Zakonu o radu. Dodatno, za primjer napominjemo da je obveza zapošljavanja na puno radno vrijeme brisana i iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama kojim su regulirani uvjeti za stručne djelatnike u vozačkim školama i ovlaštenoj stručnoj organizaciji koja provodi ispite. Treba napomenuti i da bi se privatne pravne osobe koje posluju na tržištu i nisu financirane iz javnih sredstava u ovom slučaju našle u nepovoljnom položaju u odnosu na ustanove u nekom o oblika javnog vlasništva, s obzirom na ulaganja potrebna za ispunjavanje uvjeta za ispitni centar. Kako smo već naveli i u obrazloženju našeg prijedloga vezano za članak 7. NPZID, imajući u vidu da se ovdje postavlja pitanje isplativosti tog ulaganja, ovo bi moglo dovesti do toga da većina ispitnih centara bude u državnim ustanovama, što svakako nije u cilju poticanja privatnog poduzetništva nego baš suprotno. Također napominjemo da smo zatražili podatak od Hrvatskog zavoda za zapošljavanje o broju nezaposlenih osoba sa završenim najmanje preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem cestovnog smjera te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije. Dobili smo odgovor da na dan 31. listopada 2020. godine praktično nema kadra koji zadovoljava propisane uvjete, pa tako ni zapošljavanje radi zadovoljenja uvjeta nije moguće. Za ilustraciju, u Splitsko-dalmatinskoj županiji postoje na zavodu za zapošljavanje 4 osobe sa završenim stručnim studijem 180 ECTS, fakultetom ili akademijom, ali one ne ispunjavaju dodatne uvjete.</p>	
<p>119 <b>Ured pučke pravobraniteljice</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 9.</b>  U novopredloženom članku 11a. stavku 6. je propisano da ustanove ovlaštene za provjeru znanja izdaju SSO o početnim kvalifikacijama i u slučaju kada je početna kvalifikacija stečena kroz srednjoškolsko obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila. Time je redovito srednjoškolsko strukovno obrazovanje za zanimanje vozač motornog vozila izjednačeno sa drugim načinima stjecanja početne kvalifikacije ili ubrzanog stjecanje početne kvalifikacije. Navedeno nije u skladu s odredbom članka 7. stavka 3. temeljnog teksta Zakona gdje je propisano kako se obrana završnog rada na kraju srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra provjerom znanja, vještina i sposobnosti, a svjedodžba o završnome radu srednjoškolskog programa obrazovanja za zanimanje »vozač motornog vozila« smatra se izdanim SSO-om o početnim kvalifikacijama. Nadalje, niti iz odredbe niti iz obrazloženja nije jasno jesu li ustanove za</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>

	<p>provjeru znanja zapravo ispitni centri kako ih definira članak 11a. kao niti kakva bi bila njihova uloga u provjeri znanja osoba nakon završenog redovnog srednjoškolskog strukovnog obrazovanja nakon kojeg se stječe i određena kvalifikacija. Nejasnoća je tim veća što je Zakonom o strukovnom obrazovanju (NN 30/09, 24/10, 22/13, 25/18) propisano da se strukovnim obrazovanjem stječe kvalifikacija određene razine, obujma, profila i kvalitete koja se dokazuje javnom ispravom, svjedodžbom, i koja omogućava uključivanje u tržište rada ili nastavak obrazovanja.</p>	
120	<p><b>Tom Tom</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 10.</b>  Kvalifikacijska kartica vozača iako predviđena nije uvedena zbog administracije. Članak opetovano za nešto što birokcija jednostavno odbije ili će zaista postojati još jedna kartica koju vozač MORA imati. Toliko riječi a koordinacija ministarstva brzo se dogovori da to zanemari. Prijedlog: brisati ako nije usklađeno s MUP-om.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
121	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 10.</b>  Pretpostavljamo da se će se i prije izdavanja kvalifikacijske kartice provjeravati valjanost vozačke dozvole, što svakako preporučujemo zahtijevati, radi veće razine kontrole svih uključenih, da kod predaje zahtjeva vozači moraju priložiti i kopiju važeće vozačke dozvole kako bi AKD mogao provjeriti da li je ta osoba uopće ispunjavala uvjete za početnu kvalifikaciju ili periodičku?</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
122	<p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 12.</b>  Protivimo se brisanju odredbi čl. 93. st. 14., obzirom da su te odredbe u vezi s odredbom o obvezi ishoda licencije za prijevoz vozilima ndm iznad 12 t, a kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a koja je obveza sadržana u čl. 95. st. 4.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedena odredba je u suprotnosti s odredbama Uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009 prema kojima za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nije potrebno imati licencu bez obzira na najveću dopuštenu masu vozila.</p>
123	<p><b>HOK</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 13.</b>  Protivimo se brisanju st.3. i 4. u čl.95. i predlažemo da ostane ograničenje za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe najveće dopuštene mase do 12t. iz razloga što su te odredbe prijeko potrebno dodatno osiguranje zlouporabe prijevoza tereta za vlastite potrebe od zalaženja istog u sferu javnog prijevoza tereta. Naime, općepoznate su eksploatacijske značajke teretnih vozila nosivosti iznad 12 tona, odnosno njihove isplativosti, pa bi se uklanjanjem navedenih odredbi uklonila značajna zakonska barijera između ovih vrsta prijevoza kao i smanjena mogućnost učinkovitog nadzora. Stoga, ostavljajući na snazi ove odredbe zakonodavac ustrajava na borbi protiv nelojalne konkurencije i sive ekonomije.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedena odredba je u suprotnosti s odredbama Uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009 prema kojima za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nije potrebno imati licencu bez obzira na najveću dopuštenu masu vozila.</p>

	<p>Brisanjem navedenih stavaka bit će poništena prvotna intencija zakonodavca da na ovaj način smanji zloupotrebu prijevoza za vlastite potrebe.</p>	
124	<p><b>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 13.</b> Protivimo se brisanju st.3. i 4. u čl.95. i predlažemo da ostane ograničenje za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe najveće dopuštene mase do 12t. Brisanjem navedenih stavaka iz članka 95. ponovo će porasti zloupotreba prijevoza za vlastite potrebe. Smatramo bitnim da obavljanje prijevoza za vlastite potrebe teretnim vozilima obavezno bude propisano do najviše dopuštene mase maksimalno do 12 tona, kako sustav javnog prijevoza tereta ne bi bio dodatno unazađen.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Navedena odredba je u suprotnosti s odredbama Uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009 prema kojima za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nije potrebno imati licencu bez obzira na najveću dopuštenu masu vozila.</p>
125	<p><b>Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 13.</b> Protivimo se brisanju čl. 95. st. 3. te predlažemo da i dalje ostane ograničenje za obavljanje prijevoza tereta za vlastite potrebe teretnim vozilima ndm do 12 t. Protivimo se brisanju čl. 95. st. 4. te predlažemo da i dalje ostane obveza ishođenja licencije iz čl. 14. st. 2. podst. 1. ili iz čl. 28. Obzirom da je ponuđeno obrazloženje za brisanje ovih odredbi da je to " poduzetnicima stvaralo nepredviđene troškove i probleme u poslovanju", molimo pojašnjenje sljedećega. Zbog čega je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u izvješću o provedenom javnom savjetovanju 2017. godine o nacrtu prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obrazložilo svoj vlastiti prijedlog uvođenja obveze ishođenja licencije za prijevoz za vlastite potrebe vozilima ndm iznad 12 t ovim riječima: "Predlagatelj želi zakonskim rješenjem smanjiti dosadašnju zlouporabu prijevoza za vlastite potrebe i unaprijediti sustav javnog prijevoza tereta." Ukoliko se u praksi u protekle dvije godine pokazalo da se smanjila zlouporaba prijevoza za vlastite potrebe, te da je sustav javnog prijevoza tereta toliko unaprijeđen da više nema potreba za zakonskom regulativom, molimo da se isto potkrijepi javno objavljenim dokazima.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Navedena odredba je u suprotnosti s odredbama Uredbi (EZ) 1071/2009 i 1072/2009 prema kojima za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nije potrebno imati licencu bez obzira na najveću dopuštenu masu vozila.</p>
126	<p><b>Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU, Članak 14.</b> U potpunosti podržavamo i predlažemo da se u Zakon ili provedbene akte odredi mogućnost povezivanja ovog Registra s MUP-om ili da se djelatnicima MUP-a i AKD-a omogući pristup sustavu kako bi prije izdavanja vozačke dozvole ili kvalifikacijske kartice provjerilo da li je zaista ovlašten centar izdao svjedodžbu, kao što je to slučaj kod izdavanja potvrda o osposobljenosti za prijevoz opasnih tvari (ADR). Također je potrebno omogućiti sektoru nadzora cestovnog prometa uvid u ovaj sustav kako bi se mogli provjeriti ovi podaci o vozačima, te se uvjeriti u istinitost izdanih dokumenata.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Primljeno na znanje</p>

127	<p><b>Autoškola Žabac tours</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU , PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE</b></p> <p>Dodatni prijedlozi: U što je moguće kraćem roku potrebno je povezati aplikaciju Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u koju se unose svi podaci vozača i sve izdane svjedodžbe SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO o periodičkoj izobrazbi sa Ministarstvom unutarnjim poslova, da se prilikom predaje zahtjeva za vozačkom dozvolom iz iste automatski može provjeriti autentičnost izdanih Svjedodžbi od strane ovlaštenih Centara za osposobljavanje vozača (SSO o periodičkoj) i i Ispitnih centara (SSO o početnim kvalifikacijama, SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama).</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
128	<p><b>Renata Heljić</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>  Predlažem brisanje članka 19. Prijedloga U slučaju usvajanja prijedloga uz obrazloženje koje sam napisala na članak 9. NPZID (novi članak 11a Zakona) kojim bi se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju Vozač motornog vozila priznao status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, ovaj članak postaje nepotreban.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju uvjete imati će status ispitnog centra.</p>
129	<p><b>Tom Tom</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>  Što su to "Ustanove"? Postoje razne Ustanove pa je potrebno detaljnije pojasniti na koga je predlagatelj usmjerio članak. Većina ustanova osnova je po drugom zakonu i ingerencijom drugog ministarstva. Po čemu su te "ustanove" izuzetak te im se posvećuje poseban članak zakona. Želi li Ministarstvo konkurenciju koja dovodi do kvalitete ili želi da iste "stručne osobe" provode obrazovanje i automatizmom postaju ispitni centri. Prijedlog: brisati članak jer je prethodno definirano tko i pod kojim uvjetima postaje ispitni centar. Ili svima jednaki uvjeti ili neka ministarstvo objavi natječaj za osobe (ispitivače) na razini države a ovaj ovaj članak dopuni uvjetima za ispitivača (pojedinaac a ne ustanova). "Novi" ispitivači a ne ispitivači za vozački ispit.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje</p>
130	<p><b>Auto škola Hajduk d.o.o.</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>  Predlažemo brisati članak 19. Prijedloga Zašto bi ustanove u kojima se početne jvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje bile DUŽNE podnositi zahtjev? Takvim ustanovama treba omogućiti i dalje obavljanje svoje djelatnosti za koji imaju rješenje nadležnog ministarstva. U samom prijedlogu ovoga članka potvrđeno je koako se početne kvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje koje provode ustanove po rješenju Ministarstva znanosti i obrazovanja, stoga smatramo da se takvim ustanovama prizna status ispitnog centra bez posebnih uvjeta. Predlažemo brisanje ovog članka.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete.</p>
131	<p><b>AS,OBRT ZA USLUGE AUTO ŠKOLE</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b></p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole</p>



	<p>Predlažemo brisanje članka 19. Prijedloga          Obrazloženje: Navedenim prijedlogom i obrazloženjem koje smo napisali na članak 9. NPZID (novi članak 11. a Zakona) kojim bi se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« priznao status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, ako će se naš prijedlog prihvatiti u tom slučaju ova odredba nema svrhu.</p>	<p>koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete.</p>
132	<p><b>AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o.</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>          Predlažemo brisanje članka 19. Prijedloga          Obrazloženje: Navedenim prijedlogom i obrazloženjem koje smo napisali na članak 9. NPZID (novi članak 11a Zakona) kojim bi se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju "vozač motornog vozila" priznao status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, ako bi se naš prijedlog prihvatio čemu se iskreno nadamo, ovaj članak nema svrhu.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete.</p>
133	<p><b>Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>          predlažemo brisati članak 19. Prijedloga.          Obrazloženje: Slijedom prijedloga i obrazloženja koje smo dali na članak 9. NPZID da se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« prizna status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, nadamo se da će naš prijedlog biti prihvaćen te u tom slučaju ova odredba nema svrhu.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete.</p>
134	<p><b>Centar za obrazovanje NARONA</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>          Brisati članak 19. Prijedloga U samom članku potvrđeno je da se početne kvalifikacije stječu kroz srednjoškolsko obrazovanje koje provode ustanove po rješenju Ministarstva znanosti i obrazovanja, pa smatramo da se takvim ustanovama prizna status ispitnog centra bez posebnih uvjeta. Predlažemo brisanje ovog članka.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete.</p>
135	<p><b>Denis Ožegović</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>          Predlažem brisati članak 19. Prijedloga.          Obrazloženje: Slijedom prijedloga i obrazloženja koje sam dao na članak 9. NPZID (novi članak 11. a Zakona) da se ustanovama koje na dan stupanja na snagu ovog Zakona izvode srednjoškolsko obrazovanje za stjecanje srednje stručne spreme u zanimanju »vozač motornih vozila« prizna status ispitnog centra bez dodatnih uvjeta, nadamo se da će navedeni prijedlog biti prihvaćen te u tom slučaju ova odredba nema svrhu. Ravnatelj Centra za obrazovanje odraslih Ex Cathedra, Split Denis Ožegović</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Prihvaća se u dijelu koji se odnosi na srednje škole koje redovito provode nastavne planove i programe za stjecanje srednje stručne spreme po zanimanju „vozač motornih vozila“ koje ispunjavaju propisane uvjete.</p>
136	<p><b>Autoškola Žabac tours</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 19.</b>          Ustanove za SSS vozač – dužne su predati zahtjev za ispitni centar Smatramo da u navedenoj odredbi treba na neki način detaljnije propisati i razlučiti uvjete za redovne Srednje škole koje provode</p>	<p><b>Prihvaćen</b>          Prihvaća se</p>

	<p>program vozač motornog vozila i učilišta koja provode programe stjecanja sss vozač i prekvalifikacije za sss vozač. Stajališta smo da je srednjim školama potrebno, automatski prilikom predaje zahtjeva, omogućiti dobivanje statusa ispitnog centra i izdavanje SSO o početnim kvalifikacijam, asvim Učilištima za dobivanja statusa ispitnog centra i odobrenja da izdavanje SSO o početnim kvalifikacija trebalo zatražiti da dostave u zahtjevu da udovoljavaju svim propisanim uvjetima iz članka 11a (Ispitni centri). Ukoliko učilište ne udovoljava propisanim uvjetima Ispitnog centra, tada bi bili ubvezni svoje kandidate uputiti u jedan od ovlaštenih ispitnih centara na polaganje ispita i izdavanje SSO o početnim kvalifikacijama. Naime, trenutno Učilišta osim predaje adekvatnog programa za SSS vozač, u praksi ne moraju faktički imati niti jednu zaposlenu osobu, niti zadovoljavati uvjetima praktičnog dijela.</p>	
137	<p><b>Auto SL 91 d.o.o. Pula</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU , OBRAZLOŽENJE</b>  Loša i nepotpuna obrazloženja prouzročila su veliki broj različitih pitanja i tumačenja.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  primljeno na znanje</p>

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Izvešće o provedenom javnom savjetovanju o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Izješćivanje o provedenom javnom savjetovanju o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Datum dokumenta	Ožujak 2021. godine
Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Izvešće
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	Nema
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrt?	Radna skupina je imenovana.
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način?  Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?  Ako nije, zašto?	Da, na središnjem državnom portalu za savjetovanja sa zainteresiranom javnošću "e-Savjetovanja" ( <a href="https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=15220">https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=15220</a> ) i web stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture ( <a href="https://mmpi.gov.hr/press-11/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscu/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscu-20615/otvorena-savjetovanja/15198">https://mmpi.gov.hr/press-11/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscu/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscu-20615/otvorena-savjetovanja/15198</a> ), u trajanju od 3. do 18. studenog 2020. godine.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Slavonija Bus d.o.o., Zajednica ustanova za obrazovanje odraslih Republike Hrvatske, g. Miljenko Ćorak, FlixBus CEE South d.o.o., g. Josip Bekavac, g. Teo Tomšić, g. Marko Slišković, AUGMENTUM d.o.o., Udruga hrvatskih autobusnih prijevoznika, g. Rok Novak, Hrvatska gospodarska komora (HGK), TAKSI OBRT I POMOC NA CESTI VL.MATO BARISIC, gđa Klara Kiška, Pučko otvoreno učilište Instruktor, g. Darko Knežević, Jurčec transporti d.o.o., Prijevoznički obrt Josip Knežević, Unique Collection Ltd,

	<p>UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB, Grad Split, Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika, Hrvatska obrtnička komora (HOK), MM TOURS D.O.O., RADIO TAKSI ZAGREB, g. Damir Čarić (pom. pročelnika UO za gospodarstvo, EU fondove i poljoprivredu - Splitsko - dalmatinska županija), g. Željko Lončarek, SINDIKAT VOZAČA I PROMETNIH RADNIKA "PROMET-SPLIT", Ured pučke pravobraniteljice, Four Travel d.o.o., AUTOTRANSPORT D.D., Čazmatrans d.o.o., Autotransport Karlovac d.d., Čazmatrans Vukovar d.o.o., Čazmatrans Promet d.o.o., ČAZMATRANS - NOVA d.o.o., UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA, g. Denis Peloza, Novak doo, Tom Tom, Pučko otvoreno učilište Auto moto centar Nova Gradiška, Autoškola Žabac tours, Auto SL 91 d.o.o. Pula, gđa Renata Heljić, Auto škola Hajduk d.o.o., AS OBRT ZA USLUGE AUTO ŠKOLE, AUTO ŠKOLA ZADAR d.o.o., Pučko otvoreno učilište Invictus, Hrvatska udruga za srednjoškolsku izobrazbu odraslih u cestovnom prometu, g. Zvonimir Ožegović Cappel, g. Denis Ožegović, g. Josip Gregurić, Centar za obrazovanje NARONA, UDRUŽENJE PRIJEVOZNIKA ZAGREB.</p>
<p><b>ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI</b></p> <p>Primjedbe koje su prihvaćene</p> <p>Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje</p>	<p>Odgovori na pristigle primjedbe/komentare objavljeni su u popratnom izvješću o provedenom savjetovanju (v. Izvješće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu na središnjem državnom portalu "e-Savjetovanja").</p>
<p>Troškovi provedenog savjetovanja</p>	<p>Nije bilo troškova.</p>

**IZJAVA O USKLAĐENOSTI PRIJEDLOGA PROPISA S PRAVNOM STEČEVINOM  
EUROPSKE UNIJE**

**1. Naziv prijedloga propisa**

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu  
s Konačnim prijedlogom Zakona

**2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa**

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

**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 2021. godinu.  
Rok: I. kvartal 2021.

**4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije**

**a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije**

Ugovor o funkcioniranju Europske unije  
članak/članci 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 112/29, 2. 5. 2018.).*

Prilog 1. bit će preuzeto : Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (29.03.2021)

**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**

Josip Bilaver

državni tajnik



(potpis)

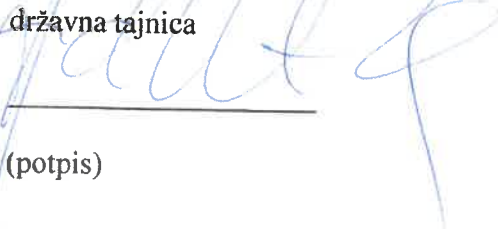


(datum i pečat)

**Potpis EU koordinatora Ministarstva vanjskih i europskih poslova, datum i pečat**

Andreja Metelko-Zgombić

državna tajnica



(potpis)

10. 3. 2021

(datum i pečat)



SM  
BS  
BT

## 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 prijevozu u cestovnom prometu

### 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 prijedloga propisa?	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu 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> <p>Područje primjene</p> <p>Ova se Direktiva primjenjuje na vožnju koju obavljaju:</p> <p>(a) državljani 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> <p>—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,</p> <p>—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.</p> <p>Za potrebe ove Direktive upućivanja na</p>	<p style="text-align: center;"><b>Članak 1.</b></p> <p style="text-align: center;">U Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, br. 41/18 i 98/19), u članku 2. stavku 2. točka 1. mijenja se i glasi:</p> <p style="text-align: center;">„1. 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 (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.), kako je izmijenjena Direktivom (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</p>	<p>Djelomično preuzeto</p>	<p>Bit će preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (29.03.2021)</p>
---	---	----------------------------	--



<p>kategorije vozačkih dozvola koje sadržavaju znak plus („+”) čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga III.</p> <p><a href="#">(*1)</a> Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (<a href="#">SL L 403, 30.12.2006., str. 18.</a>);”;</p> <p>2.Članak 2. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 2.</p> <p>Izuzeća</p> <p>1. Ova se Direktiva ne primjenjuje na vozače vozila:</p> <p>(a)čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h;</p> <p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(d)za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D ili D1 i kojima upravlja osoblje koje se bavi održavanjem, bez</p>	<p>za EGP) (SL L 112, 2. 5. 2018.) i“</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 3.</b></p> <p>U članku 5. stavak 1. mijenja se i glasi:</p> <p>„(1) Vozači državljanima države članice i vozači državljanima trećih država koji su zaposleni u pravnim osobama i obrtima sa sjedištem u državi članici ili koji za njih rade i obavljaju cestovni prijevoz javnim cestama u Republici Hrvatskoj, moraju steći početnu kvalifikaciju i redovito se osposobljavati kroz obveznu periodičnu izobrazbu, ako upravljaju vozilima za koja je potrebna:</p> <p>– vozačka dozvola kategorije C1, C1E, C ili CE, kako su definirane propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna,</p>		
---	---	--	--

<p>putnika, prema centru za održavanje smještenom u blizini najbliže baze za održavanje kojom se koristi prijevoznik ili iz njega, pod uvjetom da 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> <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</p>	<p>– vozačka dozvola kategorija D1, D1E, D ili DE, kako su definirane propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna.“</p> <p>Stavak 3. mijenja se i glasi:</p> <p>„(3) Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, mikroprijevoz, shuttle prijevoz ili povremeni prijevoz putnika, moraju steći početnu kvalifikaciju po programu za vozače B kategorije.“</p> <p>Stavak 4. briše se.</p> <p>Dosadašnji stavak 5. postaje stavak 4.</p>		
---	---	--	--

<p>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.</p> <p>2. Ova Direktiva ne primjenjuje se ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:</p> <p>(a) vozači vozilima prometuju u ruralnim područjima radi obavljanja prijevoza za vlastite potrebe vozačeva poduzeća;</p> <p>(b) vozači ne nude usluge prijevoza te</p> <p>(c) države članice smatraju da se dotični prijevoz obavlja povremeno i nema utjecaja na sigurnost prometa na cestama.</p> <p>3. Ova Direktiva ne primjenjuje se na vozače vozila koja upotrebljavaju ili bez vozača unajmljuju poljoprivredna, hortikulturna, 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 style="text-align: center;"><b>Članak 4.</b></p> <p>Članak 6. mijenja se i glasi:</p> <p>„Od obveza iz članka 5. stavka 1. i 3. ovoga Zakona oslobođeni su vozači vozila:</p> <p>a) čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h</p> <p>b) kojima se koriste ili su pod nadzorom oružanih snaga, policije, civilne zaštite, vatrogasnih službi te službe hitne pomoći, kada se prijevoz obavlja za potrebe zadaća povjerenih navedenim službama</p> <p>c) kojima se obavljaju ispitivanja na cesti u svrhu tehničkog razvoja, popravka ili održavanja novih ili prerađenih vozila koja još nisu stavljena u promet</p> <p>d) za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D ili D1 i kojima upravlja osoblje koje se bavi održavanjem, ako se radi o vožnji bez</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> <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.</p> <p>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 potrebe vozača u pogledu osposobljavanja.”;</p> <p>4.U članku 9. prvi stavak zamjenjuje se</p>	<p>putnika prema centru za održavanje smještenom u blizini najbliže baze za održavanje kojom se koristi prijevoznik ili iz njega, pod uvjetom da 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 7. i člankom 9. ovoga Zakona, pod uvjetom da se ta vozila ne upotrebljavaju za komercijalni prijevoz tereta i putnika</p> <p>g) koja se upotrebljavaju za nekomercijalni prijevoz putnika ili tereta</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> <p>i) koja upotrebljavaju poljoprivredna, hortikultura, šumarska, ratarska ili ribarska poduzeća za prijevoz robe, kao dio</p>		
--	--	--	--

<p>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 dozvola:</p> <p>— na vozačkoj dozvoli ili</p> <p>—na vozačkoj kartici o kvalifikacijama izrađenoj u skladu s obrascem navedenim u Prilogu II. ovoj Direktivi.</p> <p>Ako nadležna tijela države članice u kojoj je ishoden SSO ne mogu u vozačkoj dozvoli navesti oznaku Unije, ona vozaču izdaju vozačku karticu o kvalifikacijama.</p> <p>Vozačke kartice o kvalifikacijama koje su</p>	<p>vlastite poduzetničke djelatnosti, osim ako je upravljanje tim vozilom dio vozačeve glavne djelatnosti.“</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 6.</b></p> <p>U članku 9. stavak 1. mijenja se i glasi:</p> <p>„(1) Periodična izobrazba sastoji se od obuke kojom se vozačima koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama i vozačima koji su izuzeti obveze stjecanja početne kvalifikacije osigurava dopuna znanja potrebnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost prometa na cestama, zdravlje i sigurnost na radu te smanjenje utjecaja vožnje na okoliš.“</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 7.</b></p> <p>Članak 10. mijenja se i glasi:</p> <p>„(1) Vozači državljani država članica početnu kvalifikaciju stječu u Republici Hrvatskoj ako u njoj imaju uobičajeno boravište, kako je uređeno propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama.</p>		
---	---	--	--

<p>izdale države članice uzajamno se priznaju. Prilikom izdavanja kartice nadležna tijela provjeravaju valjanost vozačke dozvole s obzirom na kategoriju dotičnog vozila.</p> <p>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 izdateljica 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.</p> <p>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.</p> <p>(*2) Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim</p>	<p>(2) U Republici Hrvatskoj početne kvalifikacije stječu i vozači državljani trećih država ako su zaposleni u pravnim osobama ili obrtima s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj, odnosno ako za njih rade.</p> <p>(3) Vozači državljani država članica i vozači državljani trećih država prolaze periodičnu izobrazbu u Republici Hrvatskoj ako u njoj imaju uobičajeno boravište ili u njoj rade.</p> <p>(4) Ministar pravilnikom propisuje nastavni plan i program početne i periodične izobrazbe vozača za pojedine kategorije vozila, način provođenja provjere znanja za stjecanje početne kvalifikacije vozača, vođenje evidencije, izgled obrasca SSO-a o početnim kvalifikacijama, SSO-a o ubrzanim početnim kvalifikacijama i SSO-a o periodičnoj izobrazbi, te program i sadržaj ispita za stjecanje početne kvalifikacije za upravljanje autotaksi vozilima i vozilima kojima se obavlja iznajmljivanje vozila s vozačem.“</p>		
---	---	--	--

<p>pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (<a href="#">SL L 300, 14.11.2009., str. 72.</a>).”.</p> <p>6.Umeće se sljedeći članak:</p> <p>„Članak 10.a</p> <p>Mreža za izvršavanje</p> <p>1. Za potrebe izvršavanja države članice razmjenjuju informacije o izdanim ili povučenim 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.</p> <p>2. Mreža može sadržavati informacije zabilježene u SSO-ima kao i informacije o administrativnim postupcima povezanim s SSO-ima.</p> <p>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 (<a href="#">*3</a>).</p> <p>4. Pristup mreži mora biti zaštićen. Države članice mogu odobriti pristup samo nadležnim tijelima koja su odgovorna za provedbu ove Direktive i nadzor nad</p>	<p style="text-align: center;"><b>Članak 10.</b></p> <p>Članak 12. mijenja se i glasi:</p> <p>„(1) Na temelju SSO kojim se potvrđuje početna stečena početna kvalifikacija iz članka 7. stavaka 2., 3. i 4. te SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona, sukladno članku 8. stavcima 1. i 2. podstavku a) alinejama 1. i 2. i podstavku b) ovoga Zakona, policijska uprava nadležna za izdavanje vozačke dozvole u vozačku dozvolu upisat će usklađenu oznaku Unije „95“ u skladu s propisom kojim se uređuje izdavanje vozačkih dozvola.</p> <p>(2) Vozaču kojemu je SSO iz stavka 1. ovoga članka izdan u Republici Hrvatskoj, a koji nema važeću hrvatsku vozačku dozvolu, pravna osoba ovlaštena za izdavanje memorijskih kartica za tahografe, Agencija za komercijalnu djelatnost (u daljnjem tekstu: AKD), izdaje</p>		
---	---	--	--

<p>usklađenosti s njome.</p> <p>(*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) (<a href="#">SL L 119, 4.5.2016., str. 1.</a>).”.”</p> <p>7.Prilozi I. i II. mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Direktivi.</p>	<p>kvalifikacijsku karticu vozača.</p> <p>(3) Kada je izdana kvalifikacijska kartica vozača provjerava se i valjanost vozačke dozvole s obzirom na kategoriju vozila.</p> <p>(4) Kvalifikacijska kartica vozača izdana u drugoj državi članici priznaje se u Republici Hrvatskoj.</p> <p>(5) Vozači koji su državljani trećih država koji su zaposleni u pravnoj osobi ili obrtu sa sjedištem u državi članici i koji upravljaju cestovnim vozilom za prijevoz tereta posjedovanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe dokazuju i potvrdom za vozače koja je propisana Uredbom (EZ) br. 1072/2009 pod uvjetom da je u njoj u rubrici posebne napomene upisana oznaka Unije „95“.</p> <p>(6) Prilikom obavljanja prijevoza tereta i putnika vozilima za koje je potrebna vozačka dozvola sukladno</p>		
--	--	--	--



članku 5. stavku 1. podstavcima 1. i 2. ovoga Zakona, vozač državljanin države članice mora kod sebe imati vozačku dozvolu ili kvalifikacijsku karticu vozača u koju je upisana oznaka Unije „95“.

(7) Vozači državljanini trećih država koji upravljaju teretnim vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola iz članka 5. stavka 1. podstavka 1. ovoga Zakona moraju imati vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače propisanu Uredbom (EZ) br. 1072/2009 u koje je upisana oznaka Unije „95“.

### **Članak 11.**

Iza članka 12. dodaje se članak 12.a koji glasi:

„Članak 12.a

„(1) Kvalifikacijska kartica vozača izdaje se nakon zaprimanja zahtjeva na propisanom obrascu uz koji su priloženi: odgovarajuća vozačka dozvola i SSO kojim se potvrđuje stečena početna kvalifikacija iz članka 7. stavaka 2., 3. i 4. ili SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona.

(2) Protiv rješenja AKD-a kojim se odbija zahtjev za izdavanje kvalifikacijske kartice vozača može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(3) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 4. ovoga Zakona propisuje obrazac zahtjeva za izdavanje kvalifikacijske kartice vozača te sadržaj i obrazac kartice.“

### **Članak 17.**

Podnaslov iznad članka 107. i članak 107. mijenjaju se i glase:

„Registar prijevoznika i evidencije

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | <p>(1) Ministarstvo vodi registar cestovnih prijevoznika i evidencije:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- izdanih licencija, licencija Zajednice i njihovih kopija</li><li>- vozila za koja su izdane licencije</li><li>- odobrenih centara za osposobljavanje vozača za stjecanje početnih kvalifikacija i periodične izobrazbe</li><li>- odobrenih ispitnih centara za provjeru znanja za stjecanje početnih kvalifikacija za vozače</li><li>- vozača koji su u Republici Hrvatskoj stekli početne kvalifikacije i periodičnu izobrazbu vozača za prijevoz putnika i tereta</li><li>- izdanih potvrda o međunarodnom prijevozu osoba za vlastite potrebe</li><li>- izdanih stranih dozvola za međunarodni prijevoz tereta</li><li>- izdanih potvrda za vozače državljanke trećih država</li><li>- izdanih dozvola za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika</li><li>- izdanih dozvola za obavljanje međužupanijskog</li></ul> |  |  |
|--|---|--|--|

	<p>prijevoza putnika</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dostavljenih ugovora o obavljanju posebnog linijskog prijevoza u međunarodnom cestovnom prometu</li> <li>- dostavljenih ugovora o obavljanju posebnog međužupanijskog linijskog prijevoza putnika i</li> <li>- izdanih dozvola za povremeni i naizmjenični prijevoz u međunarodnom cestovnom prometu.</li> </ul> <p>(2) Ministarstvo na temelju neposredne elektronske razmjene podataka ili na drugi način koji utvrdi Europska komisija s nadležnim tijelima drugih država članica razmjenjuje podatke o izdanim ili povučenim svjedodžbama o stečenim početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju.</p> <p>(3) Razmjena osobnih podataka iz stavka 2. ovoga članka se vrši samo u svrhu provjere vozačke kvalifikacije i osposobljavanja u skladu s ovim Zakonom i Uredbom (EU) 2016/679 Europskog</p>		
--	---	--	--

	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 (SL L 119, 4.5.2016., str. 1).“		
Članak 2. Direktiva 2006/126/EZ mijenja se kako slijedi:  1.Članak 4. mijenja se kako slijedi:  (a)stavak 4. mijenja se kako slijedi:		Nije preuzeto	Preuzeto u: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 70/19) članak/članci 37, 38
i.u točki (e) treća alineja zamjenjuje se sljedećim:  „—najniža starosna dob za kategorije C1 i C1E je 18 godina;”; ii.u točki (g) druga alineja zamjenjuje se sljedećim:  „—najniža starosna dob za kategorije C i CE je 21 godina;”; iii.u točki i. druga alineja zamjenjuje se sljedećim:  „—najniža starosna dob za kategorije D1 i D1E je 21 godina;”;		Nije preuzeto	Preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o vrsti i načinu dostave podataka državama članicama Europske unije, u svrhu istraživanja prometnih prekršaja (NN 108/19) članak/članci 2

<p>iv.u točki (k) druga alineja zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„—najniža starosna dob 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 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</p>			
--	--	--	--

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.](#)).”.”

2.U članku 6. stavku 4. dodaje se sljedeća točka:

„(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>(*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 (<a href="#">SL L 235, 17.9.1996., str. 59.</a>).” "</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 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</p>			
---	--	--	--



<p>Direktive mora biti u skladu s uredbama (EU) 2016/679 <a href="#">(*7)</a> i (EZ) br. 45/2001 <a href="#">(*8)</a> 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><a href="#">(*6)</a> 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 (<a href="#">SL L 68, 13.3.2015., str. 9.</a>);"</p> <p><a href="#">(*7)</a> 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) (<a href="#">SL L 119, 4.5.2016., str. 1.</a>);"</p> <p><a href="#">(*8)</a> 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 (<a href="#">SL L 8, 12.1.2001., str. 1.</a>)."</p>			
--	--	--	--

<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>		Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzeti.
<p>Članak 4.</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzeti.

<p>Članak 5.</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Nije potrebno preuzeti.</p>
<p><b>PRILOG</b></p> <p>Prilozi Direktivi 2003/59/EZ mijenjaju se kako slijedi:</p> <p>1.Prilog I. mijenja se kako slijedi:</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. <a href="#">(*1)</a>.</p> <p><a href="#">(*1)</a> Preporuka Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2008. o uspostavi Europskog kvalifikacijskog okvira za cjeloživotno učenje <a href="#">(SL C 111, 6.5.2008., str. 1.)</a>.”;</p> <p>ii.točka 1.2. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>1.2 Cilj: poznavanje tehničkih osobina i rada sigurnosnih</p>		<p>Nije preuzeto</p>	<p>Bit će preuzeto u: Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o početnoj i periodičkoj izobrazbi vozača (29.03.2021)</p>

<p>mehanizama kako bi se kontroliralo vozilo, habanje svelo na najmanju moguću razinu i spriječile smetnje u radu:</p> <p>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.”;</p> <p>iii.točka 1.3. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>1.3 Cilj: sposobnost optimizacije potrošnje goriva:</p> <p>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</p>			
---	--	--	--

<p>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.”;</p> <p>iv. sljedeća točka umeće se ispred naslova „Dozvole C, C+E, C1, C1+E’”:</p> <p>1.3.a Cilj: sposobnost predviđanja i procjene rizika u prometu te prilagodba na rizike:</p> <p>svijest o različitim uvjetima na cesti, u 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 vozila i ranjive</p>			
--	--	--	--

<p>sudionike u cestovnom prometu, kao što su 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 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</p>			
---	--	--	--

<p>osiguranja, korištenje opreme za rukovanje teretom, postavljanje i uklanjanje cerade.”;</p> <p>vi.točka 1.5. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>1.5 Cilj: sposobnost osiguranja udobnosti i sigurnosti putnika:</p> <p>prilagođavanje uzdužnog i postranoga gibanja, poštovanje drugih sudionika u prometu, položaj na 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).”;</p> <p>vii.točka 1.6. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>1.6 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 karakteristikama ceste, upotreba automatskih sustava prijenosa, izračun nosivosti vozila ili skupine vozila, raspodjela opterećenja, posljedice preopterećenja osovine, stabilnost vozila i težište.”;</p>			
---	--	--	--

viii.točka 2.1. zamjenjuje se sljedećim:

2.1 Cilj: poznavanje socijalnog okoliša cestovnog prometa i propisa koji ga uređuju:

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 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 određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet ([SL L 60, 28.2.2014., str. 1.](#)).”;

ix.točka 2.2. zamjenjuje se sljedećim:

2.2 Cilj: poznavanje propisa o prijevozu robe:

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 prijevozu robe.”;

x.točka 3.7. zamjenjuje se sljedećim:

3.7 Cilj: poznavanje gospodarskih uvjeta cestovnog prijevoza roba i organizacije tržišta:

<p>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 prijevoznih 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.)”;</p> <p>xi.točka 3.8. zamjenjuje se 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 mora uključivati poduku iz svih predmeta navedenih na popisu iz odjeljka 1. Trajanje poduke za stjecanje početne kvalifikacije mora iznositi 280 sati.</p> <p>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.</p> <p>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 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</p>			
---	--	--	--

<p>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 Unije države članice mogu uračunati 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 <a href="#">(*4)</a>, osposobljavanje o podizanju svijesti o invaliditetu na temelju Uredbe (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <a href="#">(*5)</a> i osposobljavanje o prijevozu životinja na temelju Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2005 <a href="#">(*6)</a>.</p> <p>Za vozače iz članka 5. stavka 5. obuka za stjecanje početne kvalifikacije mora trajati 70 sati, uključujući pet sati individualne vožnje.</p> <p>Na kraju tog osposobljavanja nadležna tijela država članica ili subjekt koji</p>			
---	--	--	--

<p>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.</p> <p>(*4) Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (<a href="#">SL L 260, 30.9.2008., str. 13.</a>)."</p> <p>(*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 (<a href="#">SL L 55, 28.2.2011., str. 1.</a>)."</p> <p>(*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) br. 1255/97 (<a href="#">SL L 3, 5.1.2005., str. 1.</a>).";"</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 vozila utvrđene u Direktivi 2006/126/EZ.</p> <p>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.</p> <p>Odredbe četvrtog stavka točke 2.1. primjenjuju se i na ubrzanu početnu</p>			
--	--	--	--

<p>kvalifikaciju.</p> <p>Za vozače iz članka 5. stavka 5. obuka za ubrzanu početnu kvalifikaciju mora trajati 35 sati, uključujući 2,5 sata individualne vožnje.</p> <p>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.</p> <p>Odjeljak 4.: Obvezno periodično osposobljavanje predviđeno u članku 3. stavku 1. točki (b)</p> <p>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</p>			
---	--	--	--

<p>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.</p> <p>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 podizanju svijesti o invaliditetu u okviru osposobljavanja za prijevoz putnika na temelju Uredbe (EU)</p>			
---	--	--	--



<p>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 vozačke kartice o kvalifikacijama:</p> <p>—u točki (d) podtočka 9. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„9.kategorije vozila za koje vozač ispunjava zahtjeve u pogledu početne kvalifikacije i periodičnog osposobljavanja;”;</p> <p>—u točki (e) prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„naslov ‚obrazac Europske unije’ na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje karticu, te naslov ‚vozačka kartica o kvalifikacijama’</p>			
---	--	--	--

<p>na drugim službenim jezicima Unije, tiskan u plavoj boji tako da čini pozadinu kartice.”;</p> <p>ii.u odnosu drugu stranu vozačke kartice o kvalifikacijama, u točki (a) podtočke 9. i 10. 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 kvalifikacijama izdane prije 23. svibnja 2020. valjane su do njihova datuma isteka.”.</p> <p>3.Dodaje se sljedeći Prilog:</p>			
---	--	--	--

»

**PRILOG III.**

**KORELACIJSKA TABLICA ZA  
UPUĆIVANJA NA ODREĐENE  
KATEGORIJE VOZAČKIH DOZVOLA**

Upućivanje u ovoj Direktivi	Upućivanje u Direktivi 2006/126/EZ
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E

»

---