



P.Z.E. br. 214

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-03/21-01/131

URBROJ: 65-21-02

Zagreb, 11. studenoga 2021.

ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA

PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA

Na temelju članka 178. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 11. studenoga 2021. godine.

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 potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra unutarnjih poslova dr. sc. Davora Božinovića i državne tajnike Tereziju Gras, dr. sc. Irenu Petrijevićanin Vuksanović i Žarka Katića.


PREDSJEDNIK
Gordan Jandroković



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

KLASA: 022-03/21-01/18

URBROJ: 50301-21/22-21-5

Zagreb, 11. studenoga 2021.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

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

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. – pročišćeni tekst i 5/14. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 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 sigurnosti prometa na cestama.

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra unutarnjih poslova dr. sc. Davora Božinovića i državne tajnike Tereziju Gras, dr. sc. Irenu Petrijević i Vuksanović i Žarka Katića.


3
PREDSJEDNIK
mr. sc. Andrej Plenković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

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

Zagreb, studeni 2021.

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

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

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

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

1. Ocjena stanja

Svakodnevno svjedočimo činjenici da u prometu na cestama sve više sudjeluju različita vozila koja se pokreću na električni pogon (električni romobili i dr.), a koja se ne mogu podvesti pod druge kategorije vozila bez dodatnog normiranja niti su vozači takvih vozila prekršajno odgovorni kada upravljaju istima u prometu na cestama. Zato je važno zakonom urediti sudjelovanje takvih vozila u prometu.

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: Zakon) propisano je da je „motorno vozilo“ svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama. Osim ove, općenite odredbe, Zakonom nisu posebno definirane kategorije za vozila kao što su električni romobili, električni monocikli, segway-i i sl.

Također, članak 46. Zakona propisuje da se vozač motornog vozila za kretanje u prometu mora koristiti isključivo kolnikom, kretati sredinom obilježene prometne trake, odnosno trakom namijenjenom za promet one kategorije vozila kojoj vozilo pripada, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu.

Nadalje, člankom 124. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisano je da je na kolniku zabranjeno igranje, vožnja dječjim biciklom, romobilom i koturaljkama, kao i sanjkanje, skijanje i sl. te je za ovaj prekršaj predviđena novčana kazna u iznosu od 300,00 kuna.

U dosadašnjoj praksi, a tumačeći članak 124. Zakona, osoba koja koristi električni romobil, električni monocikl ili segway smatra se pješakom te se ne smije kretati kolnikom, odnosno za kretanje treba koristiti nogostup.

Međutim, pojavom električnih romobila i sličnih vozila, odnosno novih vrsta vozila čije se tehničke karakteristike zbog tehnološkog razvoja često mijenjaju, ili novih vrsta vozila za koja se ne može sa sigurnošću utvrditi o kakvim se vozilima radi (motorna vozila ili ne), može se konstatirati da postojeća zakonska regulativa nije u potpunosti na zadovoljavajući način regulirala ovu problematiku.

Slijedom navedenoga, važeći Zakon potrebno je dopuniti novim odredbama kojima će se definirati zasebna kategorija vozila kao što su električni romobil, električni monocikl ili segway i kojima će se detaljno propisati pravila upravljanja navedenim kategorijama vozila. Normiranjem prometovanja električnih romobila i sličnih proizvoda u prometu u Republici

Hrvatskoj, uredit će se uvjeti koje moraju ispunjavati vozači takvih vozila kada upravljaju vozilima kao i prometne površine kojima se smiju kretati.

Razmatrana problematika je u drugim državama članicama Europske unije riješena na različite načine, a potrebno je istaknuti kako je određeni broj država članica reguliranje prometovanja električnih romobila i sličnih sredstava, odnosno naprava, riješio kroz propise koji nisu u nadležnosti policije te je prepustio reguliranje navedene problematike gradovima, koji su ovlašteni za uređivanje prometa na svom području.

- U Njemačkoj je uporaba električnih romobila regulirana u lipnju 2019. na način da je dozvoljena maksimalna brzina kretanja ograničena na 20 km/h, za upravljanje nije potrebna vozačka dozvola, minimalna dob za vozača iznosi 14 godina, dozvoljeno je kretanje po biciklističkim stazama, a u slučaju nepostojanja staze dozvoljeno je kretanje po kolniku ako je postavljen prometni znak „Dozvoljeno za romobile“, zabranjeno je kretanje na autocestama i pločnicima koji nisu obilježeni posebnim prometnim znakom „Dozvoljeno za romobile“, dozvoljen je prijevoz u vozilima javnog prijevoza putnika te obavezno osiguranje od nastale štete po trećoj osobi i pripadajuća naljepnica, a visina osiguranja iznosi od 15 do 30 eura godišnje.
- U Francuskoj je u listopadu 2019. zakonski uređena upotreba električnih romobila i sličnih naprava, te su svrstani u kategoriju „osobne motorizirane pokretne naprave“. Istaknuta je zabrana prometovanja po pješačkim stazama, autocestama i nerazvrstanim cestama, od srpnja 2020. uvedeno je ograničenje brzine na najviše 25 km/h, predviđeno je da se kreću i po biciklističkim stazama/trakama i na cestama u gradovima na kojima je brzina ograničena na 50 kilometara na sat, nije dozvoljeno prometovati u smjeru suprotnom od odvijanja ostalog prometa, nije dozvoljena upotreba slušalica, na svakom romobilu smije biti samo jedna osoba, u slučajevima brzih cesta na kojima se iznimno dozvoljava kretanje električnim romobilima vozači će morati imati i kacige i reflektirajuću odjeću. Predviđene su novčane kazne u rasponu od 135 do 1.500 eura, kazna do 135 eura za vožnju pješačkim površinama, a 35 eura za parkiranje električnih romobila na pješačkim površinama. Najviša kazna bit će primjenjivana na vozače koji će voziti prebrzo.
- U Italiji je dozvoljeno kretanje na biciklističkim stazama, kolniku i pločniku, dopuštena brzina je 30 km/h na kolniku, 20 km/h po biciklističkim stazama i 6 km/h po nogostupu, dozvoljeno je unošenje naprava u vozila javnog prijevoza putnika, za upravljanje nije potrebna vozačka dozvola.
- U Norveškoj i Švedskoj električni romobili svrstani su u kategoriju bicikala, uz ograničenja brzine od 20 km/h. Švedska je zabranila upotrebu bilo kakvih motoriziranih romobila koji postižu brzinu veću od 20 km/h po biciklističkim stazama.
- U Španjolskoj je dozvoljena brzina od 6 do 25 km/h ovisno o površini po kojoj se kreću - pločnik, biciklistička staza, kolnik, obavezno je osiguranje od nastale štete trećoj osobi, nije dozvoljeno prometovanje na međugradskim cestama. Gradovi samostalno donose lokalnu regulativu.

- U Belgiji su vozači električnih romobila svrstani u kategoriju biciklista uz određena ograničenja, a njima smiju upravljati osobe starije od 18 godina, uz ograničenje brzine na 25 km/h.
- U Velikoj Britaniji i Irskoj su električni romobili svrstani u kategoriju motornog vozila, zabranjena je vožnja po pješačkim površinama i javnim prometnicama, a dopuštena im je vožnja samo po privatnom zemljištu. Vozači koji su uhvaćeni u zabranjenoj vožnji električnim romobilom kažnjavaju se novčanom kaznom (300 £) i kaznenim bodovima.

Uvodi se novi pojam „zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni“ koja predstavlja kulturno-povijesnu cjelinu te područje koje okružuje kulturno dobro, a koje kulturno dobro je upisano u Listu svjetske baštine ili u Listu ugrožene svjetske baštine i za koje se određuju mjere radi osiguranja zaštite vrijednosti kulturnog dobra prema posebnom propisu koji uređuje zaštitu i očuvanje kulturnih dobara, te u kojoj se skupno ograničava ulaz u zonu te uređuju načini i uvjeti ulaza, prometovanja i izlaza vozila.

Izmjenama Zakona ispravlja se uočena pogreška koja se odnosi na zlouporabu znaka pristupačnosti, u vidu upućivanja na pogrešni stavak citiranog članka.

Zbog nove kategorije vozila (osobna prijevozna sredstva) uređuje se članak koji propisuje brzinu kretanja vozila te se uvodi dužnost vozača koji upravljaju površinama koje nisu ceste da brzinu kretanja prilagode okolnostima i uvjetima površine kojom se kreću. Također se povećava novčana kazna za prekršaj neprilagođene brzine kretanja, koja je najčešći uzročnik događanja prometnih nesreća, a s obzirom da je Zakonom predviđeno da se kazna u roku od tri dana može platiti u polovici iznosa, tako je za prekršaj neprilagođene brzine moguće platiti iznos od 250.00 kuna. Smatra se da visina izrečene kazne ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja. Nažalost, neprilagođena brzina je i nadalje jedan od najčešćih uzročnika prometnih nesreća pa je tako i u 2020. zbog ovog prekršaja najviše osoba smrtno stradalo – 35,4% (84 osobe), što predstavlja više od trećine svih smrtno stradalih osoba u prometnim nesrećama.

Zbog uvođenja nove kategorije vozila (osobna prijevozna sredstva) ista se dodaju u članak koji propisuje pravila prednosti prolaska vozila te se uređuje njihovo kretanje kroz raskrižja.

Izmjenama i dopunama Zakona će se omogućiti sankcioniranje nesavjesnih vozača koji koriste trenutnu pravnu prazninu te na predviđenim mjestima namijenjenim samo za punjenje električnih vozila parkiraju vozila koja ne koriste usluge punjenja, čime koriste usluge besplatnog parkirnog mjesta i onemogućavaju pristup i punjenje električnih vozila.

Sadašnjim odredbama Zakona nije regulirano sudjelovanje jahača koji jašući na jahaćim životinjama (konjima i sl.) sudjeluju u prometu na cestama. Zbog očuvanja tradicije i kulturne baštine pokladnih i drugih jahanja, koja se prakticiraju u pojedinim dijelovima Republike Hrvatske te jahanja u turističke svrhe, pojavila se potreba reguliranja sudjelovanja jahača koji pojedinačno ili u skupini jašući sudjeluju u prometu na cesti.

Koridor za prolazak vozila hitnih službi je traka namijenjena prioritetnim vozilima, a služi za prolaz vozila hitnih službi prilikom nastanka incidentne situacije kako bi se ubrzao proces pomoći stradalim sudionicima u prometu. Iako je u Zakonu (članak 152., stavak 1.)

definiran način prolaza prioritetnih vozila na prometnicama s dvije prometne trake, trenutno ne postoji odredba u Zakonu koja definira način prolaza na prometnicama s više od dvije prometne trake za isti smjer kretanja. Ovakve odredbe postoje u propisima dijela država članica Europske unije (Austrija, Češka, Njemačka, Mađarska, Luksemburg, Slovenija, Švicarska te od nedavno u Poljskoj i Belgiji), a prema studiji provedenoj u Austriji, koridor za prolazak vozila hitnih službi može ubrzati dolazak hitnih službi na mjesto događaja za četiri minute te povećati šanse za preživljavanje stradalih osoba za 40%. Intencija izmjena i dopuna Zakona je propisivanje odredbi koje definiraju način prolaza vozila hitnih službi na prometnicama s više od dvije prometne trake, prije svega kako bi se stekla obveza kod vozača, kao i sama vozačka kultura o ujednačenom načinu osiguravanja koridora za prolazak vozila interventnih službi prilikom nastanka incidentne situacije.

Uvodi se novi pojam koji označava potpuno automatizirano vozilo, odnosno vozilo koje se može kretati na cesti bez prisutnosti vozača - vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača).

Također se propisuje sankcija za vozače koji koriste vozila s ugrađenim sustavima za pomoć vozaču (djelomično automatizirano vozilo) na način da vozač ne sjedi na vozačkom sjedalu za vrijeme vožnje, odnosno da vozilo upravlja samostalno te nisu u mogućnosti reagirati u nepredviđenim slučajevima. Naime, u prometu na cesti su se pojavili vozači koji upravljaju vozilima novije generacije, s ugrađenim sustavima za pomoć vozaču za upravljanje vozilom bez korištenja upravljača, a koji zlouporabljaju ugrađene sustave na način da tijekom vožnje ne sjede za upravljačem vozila (vozilo po cesti upravlja samostalno) te nisu u mogućnosti reagirati, odnosno preuzeti kontrolu nad vozilom u slučajevima nepredviđenih, odnosno incidentnih situacija. S obzirom da na ovaj način može doći do prometnih nesreća s najtežim posljedicama ovakva vrsta prekršaja smatra se izrazito teškim prekršajem, počinjenim s izravnom namjerom te se stoga predlaže propisivanje sankcije u iznosu od 3.000 do 7.000 kuna.

Omogućavanjem vozačima B kategorije upravljanje motornim triciklima olakšava se prometovanje i upravljanje motornim triciklima na teritoriju Republike Hrvatske. Ovo pravo je iskoristila većina država članica EU, a budući da je Republika Hrvatska prije svega turistički orijentirana zemlja potrebno je pratiti pozitivne pravne trendove u korist vozača.

Zbog administrativnog i financijskog smanjenja opterećenja vozača, liječnika te policijskih uprava i postaja potrebno je detaljnije urediti odredbe Zakona kojima su regulirani zdravstveni pregledi vozača. Prema trenutno važećim odredbama Zakona troškove izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda snose vozači odnosno policijske uprave ili policijske postaje, ovisno o utvrđenom zdravstvenom stanju samog vozača. Zbog toga se uvodi mogućnost da liječnici, uz upozorenje vozaču da privremeno nije sposoban sigurno upravljati vozilom zbog trenutnog zdravstvenog stanja, o tome obavijeste policijsku upravu ili policijsku postaju prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled. Liječnici izdaju vozaču upozorenje, odnosno obavijest o nesposobnosti za upravljanje vozilima, koja bi bila upisana u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske, a vozači bi se morali pridržavati navedene obavijesti, te ne upravljati vozilom. Obavijest će putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava biti dostavljena Ministarstvu unutarnjih poslova, čime bi se smanjilo administrativno opterećenje liječnika vezano uz slanje pisanih obavijesti Ministarstvu unutarnjih poslova. Na ovaj način, izbjeglo bi

se slanje vozača na obavljanje zdravstvenog pregleda zbog privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju, a što posljedično vozačima smanjuje troškove. Također, ukinula bi se novčana kazna za neobavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda, budući se vozačka dozvola oduzima ukoliko vozač isti ne obavi. Potrebno je napomenuti da će u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje biti upućivan na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda.

Prenosive pločice izdaju se na ime pravne ili fizičke osobe obrtnika koji se bavi proizvodnjom, nadogradnjom, servisiranjem, prijevozom ili prodajom vozila na malo, a koriste se za vozila koja se kreću do mjesta carinjenja, homologacije, servisiranja, prodajnog i izložbenog mjesta, mjesta atestiranja, mjesta skladištenja/čuvanja, mjesta nadogradnje i za vozila kojima se obavlja pokusna vožnja. Promjenom navedene odredbe o svrhama korištenja prenosivih pločica omogućilo bi se pravnim ili fizičkim osobama obrtnicima korištenje prenosivih pločica i za svrhe prijevoza do mjesta obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila, a za što, prema trenutno važećim propisima, moraju koristiti pokusne pločice, što iziskuje dodatni trošak vremena i novčanih sredstava.

Izmjenama i dopunama Zakona ukinule bi se registarske pločice s crvenim brojevima i slovima te registarske pločice sa zelenim brojevima i slovima kojima se označavaju teretna vozila i vozila stranaca, kao i privremeno registrirana vozila, budući s aspekta sigurnosti prometa na cestama za to ne postoji potreba.

Omogućava se osobama koje su završile najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili preddiplomski stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (gradskog) obavljanje poslova nadzornika tehničke ispravnosti vozila te poslova ispitivanja vozila i obrade dokumentacije.

Izmjenama i dopunama Zakona želi se izjednačiti vozače koji posjeduju vozačku dozvolu izdanu u Republici Hrvatskoj i one vozače koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj, budući se vozačima koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj vozačke dozvole ne mogu ukinuti kada prikupe 9 negativnih prekršajnih bodova (mladi vozači) odnosno 12 negativnih prekršajnih bodova (vozači). Vozači koji posjeduju vozačke dozvole izdane u Republici Hrvatskoj nakon ukidanja su dužni ponovo položiti vozački ispit, dok se vozačima koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj može izreći samo zabrana korištenja vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske. Ovakvim izmjenama bi se izricale zabrane korištenja i zamjene vozačke dozvole koja nije izdana u Republici Hrvatskoj i na temelju negativnih prekršajnih bodova.

Uvodi se obveza da vozač kojem je izdano upozorenje od strane liječnika o nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom zbog trenutnog zdravstvenog stanja, ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.

Jasnije se definira odredba članka 299. Zakona budući je u praksi uočeno da instruktor vožnje sjedi na suvozačkom sjedalu prilikom polaganja ispita iz nastavnog predmeta upravljanja vozilom, stoga se ne može ovlaštenog ispitivača kazniti za prekršaj koji počini kandidat za vrijeme polaganja ispita, jer se udvojene komande nalaze ispred suvozača, odnosno na mjestu na kojem u većini slučajeva sjedi instruktor vožnje.

2. Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom

Važećom zakonskom regulativom nije propisana posebna kategorija za vozila kao što su električni romobil, električni monocikl, segway i sl. Povećana prisutnost navedenih prijevoznih sredstava u cestovnom prometu nameće potrebu zakonskog reguliranja uvjeta sudjelovanja u prometu na cestama.

Uvođenje novih pojmova kao što su zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni, osobna prijevozna sredstva, pomoćna pješačka sredstva, jahač i automatizirano vozilo.

Zbog definiranja novih kategorija vozila, električni romobili, električni monocikli, segway i sl., prilagođavaju se i odredbe Zakona koje se odnose na njihovo sigurno sudjelovanje u prometu, a također se odredbe usklađuju s odredbama sličnih do sada predviđenih kategorija vozila (bicikli).

Regulira se zabrana parkiranja na prostorima punionica električnih vozila za vozila koja se ne pune električnom energijom.

Regulira se sudjelovanja jahača u prometu na cestama.

Definira se koridor za prolazak vozila hitnih službi prilikom nastanka incidentne situacije, kako bi se stekla obveza kod vozača, kao i sama vozačka kultura o ujednačenom načinu postupanja vozača.

Uvodi se novi pojam koji označava potpuno automatizirano vozilo (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača), kako bi se u praksi mogla prepoznati razlika u odnosu na vozila koja imaju ugrađene sustave za pomoć vozaču (djelomično automatizirano vozilo), te se propisuje sankcija za vozače koji koriste djelomično automatizirano vozilo i pritom ne sjede na vozačkom sjedalu za vrijeme vožnje te nisu u mogućnosti reagirati u nepredviđenim slučajevima.

Omogućava se vozačima B kategorije upravljanje motornim triciklima na području Republike Hrvatske.

Izmjenama i dopunama Zakona želi se smanjiti administrativno i financijsko opterećenje vozača, liječnika te policijskih uprava i postaja. Omogućuje se vozačima koji imaju privremenu nesposobnost za sigurno upravljanje vozilima zbog trenutnog zdravstvenog stanja, na rok ne duži od šest mjeseci, da ne moraju obavljati ponovni liječnički pregled, čime se vozače manje financijski opterećuje i oslobađa od dodatnog obavljanja zdravstvenih pregleda. Za vrijeme trajanja nesposobnost za sigurno upravljanje vozilima zbog trenutnog zdravstvenog stanja vozača, isti ne smije vozilom sudjelovati kao vozač u prometu na cesti.

Olakšava se rad liječnika na način da uz upozorenje vozaču koji ima privremenu nesposobnost za sigurno upravljanje vozilima zbog trenutnog zdravstvenog stanja, na određeni rok, o tome obavijeste policijsku upravu ili postaju prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača na način da obavijest upisuju u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske i time smanje administrativne postupke slanja pisanih obavijesti Ministarstvu unutarnjih poslova.

Ukidaju se registarske pločice s crvenim i zelenim brojkama i slovima budući s aspekta sigurnosti prometa na cestama jer za istima ne postoji potreba.

Usklađuju se i ujednačavaju sankcije koje se propisuju sukladno ovom Zakonu za ponavljanje prekršaja (recidivizam) prema svim vozačima jednako, bez obzira na državu izdavanja vozačke dozvole.

Pojašnjavaju se odredbe članka Zakona koje se odnose na odgovornosti osobe kojoj su za vrijeme provođenja vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom dostupne udvojene komande na vozilu.

3. Posljedice koje će donošenjem zakona proisteći

Zakonskim reguliranjem uvjeta sudjelovanja u prometu osobnih prijevoznih sredstava, kao što su električni romobil, električni monocikl, segway i sl., omogućiti će se i urediti njihovo sudjelovanje u prometu na cestama. Urediti će se pravo i način korištenja površina po kojima se mogu kretati te uvjeti koje moraju ispunjavati predmetna vozila, kao i vozači navedenih vozila kada sudjeluju u prometu.

Omogućava se sankcioniranje vozača koji koriste trenutnu pravnu prazninu te na predviđenim mjestima namijenjenim samo za punjenje električnih vozila parkiraju vozila koja ne koriste usluge punjenja, čime koriste usluge besplatnog parkirnog mjesta.

Povećava se iznos kazne za prekršaj neprilagođene brzine (koji se najčešće izriče prilikom događanja prometne nesreće) s 500,00 na 1.000,00 kuna, jer se smatra da će visina kazne vozače odvratiti od činjenja prekršaja.

Dodatnim odredbama vezanim uz koridor za prolaz vozila hitnih službi prilikom nastanka incidentne situacije može se ubrzati dolazak hitnih službi na mjesto događaja te u konačnici povećati vjerojatnost za preživljavanje ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama.

Omogućava se vozačima B kategorije upravljanje motornim triciklima na području Republike Hrvatske.

Smanjenje administrativnog i financijskog opterećenja vozača, liječnika te policijskih uprava i postaja koje se odnose na liječničke preglede zbog privremenog zdravstvenog stanja vozača.

Olakšavanje pravnim ili fizičkim osobama obrtnicima obavljanje poslova kojima se bave (proizvodnja, nadogradnja, servisiranje, prijevoz ili prodaja vozila na malo) u vidu korištenja prenosivih pločica i za svrhe prijevoza do mjesta obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila.

Omogućavanje osobama koje su završile najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili preddiplomski stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (gradskog) obavljanje poslova nadzornika tehničke ispravnosti vozila te poslova ispitivanja vozila i obrade dokumentacije, s obzirom na kompatibilnost programa obrazovanja za navedena zanimanja.

Olakšavanje prometovanja za vozila koja su do sada bila označena crvenim i zelenim registarskim pločicama.

Ujednačavanje sankcija prema svim vozačima jednako, bez obzira na državu izdavanja vozačke dozvole.

III. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA

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

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

Članak 1.

U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, br. 67/08., 48/10. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14., 64/1.5, 108/17., 70/19. i 42/20.) u članku 2. stavku 1. točka 9. mijenja se i glasi:

„9) „nerazvrstana cesta“ je cesta koja se koristi za promet po bilo kojoj osnovi, a koja nije razvrstana kao javna cesta po posebnom propisu i koja je dostupna većem broju raznih korisnika (ulice u naseljima, pristupne i spojne ceste, prostori parkirališta, benzinskih crpki i sl.),“.

Točka 31. mijenja se i glasi:

„31) „pčelarsko vozilo“ je motorno ili priključno vozilo namijenjeno ili konstrukcijski prilagođeno za prijevoz pčelinjih zajednica (košnica), pčelinjih proizvoda, pomagala, pribora, opreme i materijala potrebnih za provedbu aktivnosti pčelarske proizvodnje te se na njemu ne smije prevoziti teret u druge svrhe, a koje je po posebnom propisu koji donosi ministar nadležan za poljoprivredu, uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa i ministra nadležnog za unutarnje poslove, razvrstano u kategoriju pčelarskih vozila,“.

Točka 33. mijenja se i glasi:

„33) „motorno vozilo“ je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama,“.

U točki 102. na kraju rečenice umjesto točke stavlja se zarez te se dodaju točke 103., 104., 105., 106. i 107. koje glase:

„103) „pomoćna pješačka sredstva“ su naprave koje se pokreću isključivo snagom osobe koja upravlja tim sredstvom (romobili bez motornog ili električnog pogona, dječji bicikl, koturaljke, role, sanjke, skije, klizaljke i sl.).

104) „osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,6 kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.),

105) „jahač“ je osoba koja jašući na jahaćoj životinji (konj i sl.) sudjeluje u prometu na cesti,

106) „zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni“ je kulturno-povijesna cjelina te područje koje okružuje kulturno dobro, a koje kulturno dobro je upisano u Listu svjetske baštine ili u Listu ugrožene svjetske baštine i za koje se određuju mjere radi osiguranja zaštite vrijednosti kulturnog dobra prema propisu koji uređuje zaštitu i očuvanje kulturnih dobara te u kojoj se skupno ograničava ulaz u zonu te uređuju načini i uvjeti ulaza, prometovanja i izlaza vozila,

107) „automatizirano vozilo“ je vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača).“.

Članak 2.

U članku 5. stavku 1. točka 5. mijenja se i glasi:

„5. promet pješaka, vozača bicikla, vozača osobnih prijevoznih sredstava, vozača mopeda, turističkog vlaka i zaprežnih kola, jahača te gonjenje i vođenje stoke,“.

U točki 10. riječ: „biciklista“ zamjenjuje se riječima: „vozača bicikla“.

U točki 13. na kraju rečenice umjesto točke stavlja se zarez te se dodaje točka 14. koja glasi:

„14. uvjete ulaza, prometovanja i izlaza vozila iz zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni.“.

U stavku 2. iza riječi: „za poslove prometa“ umjesto točke stavlja se zarez te se dodaju riječi: „a kada se uređuju uvjeti za ulaz, prometovanje i izlaz vozila iz zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni, potrebna je i suglasnost ministarstva nadležnog za poslove kulture.“.

U stavku 6. riječ: „središnjeg“ briše se.

Članak 3.

U članku 40. stavku 8. riječi: „stavka 6.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 7.“.

Članak 4.

U članku 51. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Vozač je dužan brzinu kretanja vozila prilagoditi osobinama i stanju ceste, odnosno druge površine kojom se kreće te vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta kao i gustoći prometa tako da vozilo može pravodobno zaustaviti pred svakom zaprekom koju, u konkretnim uvjetima, može predvidjeti, odnosno da može pravodobno postupiti prema prometnom pravilu ili znaku.“.

U stavku 4. riječi: „40 km“ zamjenjuju se riječima: „30 km“.

U stavku 5. riječi: „u iznosu od 500,00“ zamjenjuju se riječima: „u iznosu od 1.000,00“.

Članak 5.

U članku 57. stavku 6. iza riječi: „bicikle“ dodaju se riječi: „i osobna prijevozna sredstva“.

Članak 6.

U članku 82. stavku 1. točki 11. iza riječi: „javnim prolazima i prilazima“ dodaju se riječi: „te na punionicama za vozila na električni pogon, osim za vrijeme punjenja vozila električnom energijom.“.

Članak 7.

U članku 84. stavku 1. točki 8. iza riječi: „nadzemnog hidranta“ dodaju se riječi: „te na punionicama za vozila na električni pogon, osim za vrijeme punjenja vozila električnom energijom.“.

Članak 8.

U članku 86. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Troškove premještanja ili pokušaja premještanja vozila u slučajevima iz članka 84. ovoga Zakona snosi vlasnik, odnosno korisnik vozila.“.

U stavku 2. iza riječi: „troškova premještanja“ dodaju se riječi: „ili pokušaja premještanja“.

Članak 9.

U članku 93. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi:

„(2) Osobnim prijevoznim sredstvom ne smije se vući prikolicu ili neko drugo vozilo ili prijevozno sredstvo.“.

Dosadašnji stavak 2. koji postaje stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla, mopeda i osobnog prijevoznog sredstva ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.“.

Članak 10.

U članku 101. stavku 2. iza riječi: „na biciklu“ dodaju se riječi: „i osobnom prijevoznom sredstvu“.

Članak 11.

U članku 105. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi:

„(2) Jahač koji sudjeluje u prometu na cesti dužan je noću uvijek, a i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označen reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom.“.

Dosadašnji stavak 2. koji postaje stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj pješak, jahač, odnosno vodič ili gonič stoke ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.“.

Članak 12.

Naziv poglavlja 19. mijenja se i glasi:

„19. PROMET BICIKALA, MOPEDA, MOTOCIKALA I OSOBNIH PRIJEVOZNIH SREDSTAVA“.

Članak 13.

Članak 112. mijenja se i glasi:

„(1) Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika.

(2) Vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja.

(3) Iznimno od odredbe stavka 2. ovoga članka, ako biciklistička staza ili biciklistička traka ne postoji, vozači osobnih prijevoznih sredstava mogu se kretati po površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, pod uvjetom da vode računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu.

(4) Kada ne postoji mogućnost kretanja osobnih prijevoznih sredstava sukladno odredbama stavaka 2. i 3. ovog članka (navedene površine nisu izgrađene, označene ili se ne mogu koristiti i sl.) osobna prijevozna sredstva mogu se kretati dionicama županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta na kojima je brzina kretanja ograničena na 50 km/h ili manje i gdje je to dopušteno postavljenim prometnim znakom, krećući se što bliže desnom rubu kolnika.

(5) Pravna osoba koja upravlja cestama iz stavka 4. ovoga članka dužna je za predmetne dionice ishoditi prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

(6) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji se kreće biciklističkom stazom dužan je pri prelasku kolnika obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju te kolnik prelaziti nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način.

(7) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji se kreće biciklističkom stazom dužan je prije stupanja na kolnik ceste koju namjerava prijeći, kada biciklistička staza preko kolnika nije označena, zaustaviti bicikl ili osobno prijevozno sredstvo i gurati ga kao pješak preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste.

(8) Ako se dva ili više vozača bicikala, osobnih prijevoznih sredstava, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga.

(9) Vozač odnosno vlasnik vozila ne smije ostaviti osobno prijevozno sredstvo bez nadzora na prometnim površinama za kretanje vozila i pješaka, osim na za to posebno uređenim i označenim mjestima.

(10) Prometnim površinama za kretanje vozila i pješaka zabranjeno je kretanje vozilom koje se može samo uravnotežiti, monociklom s motornim ili električnim pogonom, romobilom s motornim ili električnim pogonom i sl., koje sukladno odredbama ovog Zakona ne spada u osobno prijevozno sredstvo i nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima.

(11) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako ostavi osobno prijevozno sredstvo bez nadzora suprotno odredbi stavka 9. ovog članka.

(12) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako omogući da vozač sudjeluje u prometu vozilom koje sukladno odredbama ovog Zakona ne spada u osobno prijevozno sredstvo i nije razvrstano niti

u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, na prometnim površinama za kretanje vozila i pješaka suprotno odredbi stavka 10. ovog članka.

(13) Za prekršaj iz stavka 9. i 10. ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(14) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavaka 3.,4.,6.,7., 9. i 10. ovog članka.

(15) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavaka 1., 2. i 8. ovoga članka.“.

Članak 14.

U članku 113. stavku 1. iza riječi: „Vozač bicikla,“ dodaju se riječi: „osobnog prijevoznog sredstva,“.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji sudjeluju u prometu dužni su noću uvijek, a i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označeni reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom.“.

Članak 15.

U članku 114. stavku 1. iza riječi: „mlađi od 16 godina“ dodaju se riječi: „, kao i osobe koje se prevoze na biciklu mlađe od 16 godina, a zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje, na glavi moraju nositi i vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16 godina“.

Stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla, kao i osobe koje se prevoze na biciklu te vozač osobnog prijevoznog sredstva ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka.“.

Članak 16.

U članku 120. ispred stavka 1. dodaje se oznaka stavka: „(1)“.

Iza stavka 1. dodaju se stavci 2., 3., 4. i 5. koji glase:

„(2) U prometu na cesti jašući na jahaćoj životinji smije sudjelovati osoba koja je navršila 16 godina.

(3) Jašući na jahaćoj životinji jahač se mora kretati što je moguće bliže desnom rubu ceste.

(4) Kada se cestom kreće više jahača, dužni su se kretati jedan iza drugog.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj osoba koja postupi suprotno odredbama ovoga članka.“.

Članak 17.

U članku 124. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Na kolniku je zabranjeno igranje i/ili vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima.“.

Članak 18.

U članku 128. stavku 1. iza riječi: „bicikl,“ dodaju se riječi: „pomoćno pješačko sredstvo, osobno prijevozno sredstvo,“.

Članak 19.

U članku 139. stavku 1. iza riječi: „bicikli,“ dodaju se riječi: „osobna prijevozna sredstva, jahači“.

Članak 20.

U članku 151. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Osobni automobili kojima se koriste suci i državni odvjetnici za obavljanje očevida povodom kaznenih djela, službena vozila inspektora cestovnog prometa, vozila Kriznog stožera ministarstva nadležnog za zdravstvo, vozila gorskih službi spašavanja, vozila mobilne jedinice veterinarske inspekcije te vozila ministarstva nadležnog za poslove pravosuđa kojima se prevoze uhićene ili osuđene osobe i vozila hitne medicinske intervencije u razminiranju, kad posebnim uređajima daju svjetlosne i zvučne znakove, imaju prednost prolaska u odnosu na sva druga vozila, osim vozila pod pratnjom i vozila iz članka 149. stavaka 1. i 3. ovoga Zakona i na njih se, uz uvjet iz članka 149. stavka 2. ovoga Zakona, ne primjenjuju odredbe ovoga Zakona o ograničenju brzine (članak 52. – 55.) te o zaustavljanju i parkiranju (članak 79. stavak 1., članak 80. stavak 1. i 3., članak 82. stavak 1. točka 5., 9., 10. i 11., članak 83. stavak 1. i članak 12. stavak 4.).“.

Članak 21.

Članak 152. mijenja se i glasi:

„(1) Da bi omogućili prolaz vozilima iz članka 148., 149. i 151. ovoga Zakona, pješaci su se dužni skloniti, a vozači drugih vozila propustiti ih i prema potrebi zaustaviti svoje vozilo dok ta vozila ne prođu, na način da se:

1. na cesti koja ima dvije kolničke trake s po jednom prometnom trakom vozila u prometnoj traci pomiču udesno u smjeru kretanja
2. na cesti koja ima kolničku traku s jednom prometnom trakom vozila u prometnoj traci pomiču udesno u smjeru kretanja
3. na cesti koja ima kolničku traku s dvije prometne trake vozila u lijevoj prometnoj traci pomiču ulijevo, a u desnoj prometnoj traci udesno
4. na cesti koja ima kolničku traku s tri i više prometnih traka vozila u lijevoj prometnoj traci pomiču ulijevo, a u ostalim prometnim trakama pomiču udesno.

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

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

Članak 22.

U članku 158. stavku 1. iza riječi: „dozvoli“ stavlja se zarez te se dodaju riječi: „osim na osobnom prijevoznom sredstvu kojim se smije prevoziti samo osoba koja upravlja tim vozilom“.

Članak 23.

U članku 196. stavku 4. iza riječi: „bez upotrebe ruke“ stavlja se zarez te se dodaju riječi: „a vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva ne smije upravljati vozilom koristeći slušalice na ili u oba uha čime bi umanjio mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom.“.

Članak 24.

U članku 197. ispred stavka 1. dodaje se oznaka stavka: „(1)“.

Iza stavka 1. dodaju se stavci 2. i 3. koji glase:

„(2) Vozač je za vrijeme upravljanja vozilom dužan sjediti na vozačkom sjedalu i upravljati vozilom, osim u slučaju potpuno automatiziranog vozila.“

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.“.

Članak 25.

U članku 199. stavku 10. riječi: „vozač bicikla i zaprežnog vozila“ zamjenjuju se riječima: „vozač bicikla, osobnog prijevoznog sredstva i zaprežnog vozila te jahač“.

Članak 26.

U članku 203. stavku 1. ispred riječi: „stručni studij“ dodaje se riječ: „preddiplomski“, a riječi: „prometnog smjera (cestovnog)“ zamjenjuju se riječima: „prometnog smjera (cestovnog ili gradskog)“.

U stavku 2. ispred riječi: „stručni studij“ dodaje se riječ: „preddiplomski“, a riječi: „prometnog smjera (cestovnog)“ zamjenjuju se riječima: „prometnog smjera (cestovnog ili gradskog)“.

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

„(7) Tijekom provedbe vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom ovlašteni ispitivač dužan je imati kod sebe vozačku dozvolu, dozvolu instruktora vožnje za one kategorije za koje provodi vozački ispit iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom te dozvolu ovlaštenog ispitivača i dužan ih je pokazati na zahtjev policijskog službenika i ovlaštenog nadzornika.“.

Dosadašnji stavak 7. postaje stavak 8.

Dosadašnji stavak 8. koji postaje stavak 9. mijenja se i glasi:

„(9) Osobama iz ovoga članka rješenjem će se odbiti zahtjev za izdavanje odnosno ukinut će se dozvole za obavljanje poslova propisanih ovim člankom, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti, protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, krivotvorenja, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti, odnosno ako su pravomoćno osuđene na kaznu zatvora za prekršaje iz ovoga Zakona.“.

Iza stavka 9. dodaje se novi stavak 10. koji glasi:

„(10) Protiv rješenja iz stavka 9. ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

Dosadašnji stavci 9., 10., 11. i 12. postaju stavci 11., 12., 13. i 14.

U dosadašnjem stavku 12. koji postaje stavak 14. iza riječi: „na zahtjev ovlaštene osobe“ dodaju se riječi: „te ovlaštene ispitivač ako nema kod sebe dozvolu instruktora vožnje, vozačku dozvolu i dozvolu ovlaštenog ispitivača ili ih ne pokaže na zahtjev ovlaštene osobe.“.

Članak 27.

U članku 206. u stavku 7. riječi: „(cestovnog)“ zamjenjuju se riječima: „(cestovnog ili gradskog)“.

Stavak 9. mijenja se i glasi:

„(9) Osoba iz stavka 7. ovoga članka ne može obavljati poslove stručnog nadzora ako je pravomoćno osuđena za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti, protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, krivotvorenja, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti, odnosno ako je pravomoćno osuđena na kaznu zatvora za prekršaje iz ovoga Zakona.“.

Članak 28.

U članku 208. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Osobama iz stavka 2. ovoga članka rješenjem će se odbiti zahtjev za izdavanje odnosno ukinut će se dozvola za obavljanje poslova propisanih ovim člankom, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti ljudi, protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, protiv krivotvorenja, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti, odnosno ako su pravomoćno osuđene na kaznu zatvora za prekršaje iz ovoga Zakona.“.

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

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

U dosadašnjem stavku 4. koji postaje stavak 5. riječ: „(cestovnog)“ zamjenjuje se riječima: „(cestovnog ili gradskog)“.

Dosadašnji stavci 5. 6. i 7. postaju stavci 6., 7. i 8.

U dosadašnjem stavku 8. koji postaje stavak 9. riječi: „iz stavka 6.“ zamjenjuju se riječima: „iz stavka 7.“

Dosadašnji stavci 9., 10., 11., 12. i 13. postaju stavci 10., 11., 12., 13. i 14.

Članak 29.

U članku 211. stavku 4. riječi: „stavka 10.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 12.“.

Članak 30.

U članku 215. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Biciklom i osobnim prijevoznim sredstvom u prometu, smije upravljati osoba koja je navršila 14 godina.“.

Stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Zaprežnim vozilom smije upravljati državnom i županijskom cestom osoba koja je navršila 16 godina, a na ostalim cestama osoba koja je navršila 14 godina.“.

Članak 31.

U članku 219. stavku 2. točki f) na kraju rečenice umjesto točke stavlja se zarez te se dodaje točka g) koja glasi:

„g) vozačke dozvole izdane za kategoriju B vrijede za motorne tricikle, a iznimno motornim triciklima snage veće od 15 kW smije upravljati vozač kojem je izdana vozačka dozvola kategorije B i koja je navršila 21 godinu.“.

Članak 32.

U članku 220. ispred stavka 1. dodaje se oznaka stavka: „(1)“.

Iza stavka 1. dodaju se stavci 2. i 3. koji glase:

„(2) Ako je osobi izdano više od jedne vozačke dozvole, policijska uprava, odnosno policijska postaja rješenjem će ukinuti i oduzeti, odnosno oduzeti ranije izdane vozačke dozvole.“

(3) Protiv rješenja iz stavka 2. ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

Članak 33.

U članku 222. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Vozačka dozvola izdat će se na zahtjev osobe koja je položila vozački ispit za upravljanje vozilom određene kategorije i ako udovoljava uvjetima iz ovoga Zakona.“.

Stavak 5. mijenja se i glasi:

„(5) Iznimno od odredbi stavka 2., 3. i 4. ovoga članka, vozačka dozvola se izdaje s kraćim rokom važenja ako je uvjerenjem o zdravstvenom pregledu vozača utvrđena zdravstvena sposobnost na kraći rok, a prilikom produljenja vozačke dozvole vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača.“.

Članak 34.

U članku 229. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Vlasnik vozila odnosno korisnik dužan je, na zahtjev policijskog službenika ili službene osobe jedinice lokalne samouprave koja obavlja poslove iz članka 5. stavka 4. ovoga Zakona, dati vjerodostojan podatak o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja, a pritom se dostava podataka o više osoba koje su upravljale vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja ne smatra dostavom vjerodostojnih podataka o identitetu osobe kojoj je dao vozilo na upravljanje.“.

Stavak 7. mijenja se i glasi:

„(7) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila ili odgovorna osoba u pravnoj osobi odnosno korisnik vozila ako, u roku od 15 dana, ne da vjerodostojan podatak o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja.“.

Stavak 8. mijenja se i glasi:

„(8) Vozaču za kojeg se utvrdi osnovana sumnja u počinjenje prekršaja iz članka 49. stavka 5., članka 53. stavka 3., članka 59. stavka 6., članka 181. stavka 8., članka 199. stavaka 8. i 9., članka 216. stavka 3., članka 282. stavka 9., članka 286. stavaka 12. i 13. ili članka 289. stavka 4. ovoga Zakona, privremeno će se oduzeti vozilo kojim je upravljao, do donošenja odluke o prekršaju, ako je već najmanje dva puta pravomoćno kažnjen za prekršaje navedene u ovom stavku.“.

Članak 35.

U članku 231. stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled uputit će se vozač i instruktor vožnje kod kojih je utvrđen udio alkohola u krvi viši od 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka ili je utvrđeno da je upravljao vozilom pod utjecajem droga ili lijekova, kao i vozač i instruktor vožnje koji se odbiju podvrći ispitivanju imaju li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, nakon pravomoćnosti odluke o prekršaju ili su najmanje tri puta pravomoćno kažnjeni zbog upravljanja vozilom s nedopuštenom količinom alkohola u krvi, odnosno odgovarajućim iznosom miligrama u litri izdahnutog zraka.“.

Stavak 6. mijenja se i glasi:

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

Stavak 10. briše se.

Članak 36.

U članku 232. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Ako se na izvanrednom nadzornom zdravstvenom pregledu utvrdi da nije promijenjena zdravstvena sposobnost vozača za upravljanje motornim vozilom, naknadu za pregled plaća policijska uprava, odnosno policijska postaja koja ga je uputila na pregled.“

Članak 37.

U članku 233. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Ako se na zdravstvenom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi zdravstveno stanje radi kojeg vozač nije više sposoban sigurno upravljati vozilom, liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je, uz upozorenje vozaču, o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača.“

Iza stavka 3. dodaju se novi stavci 4., 5. te stavci 6. i 7. koji glase:

„(4) Ako se na zdravstvenom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi zdravstveno stanje radi kojeg vozač nije više sposoban upravljati vozilom, privremeno, a najduže na šest mjeseci, liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je o tome upozoriti vozača, dano upozorenje evidentirati u medicinskoj dokumentaciji i o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača.“

(5) Vozač kojemu je utvrđena privremena nesposobnost za sigurno upravljanje vozilom, neće se upućivati na ponovni liječnički pregled.

(6) Upozorenje vozaču i obavijest policijskoj upravi ili postaji iz stavka 3. i 4. ovoga članka se evidentira i dostavlja putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske.

(7) Iznimno, ako liječnik iz stavka 4. ovog članka nema mogućnost dostave obavijesti putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske, obvezan je odmah po saznanju o vozačevoj privremenoj nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom, izvijestiti policijsku upravu ili postaju iz stavka 3. i 4. ovog članka na obrascu Izvješća o promjeni zdravstvenog stanja ili tijekom liječenja vozača prema pravilniku o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače.“

Dosadašnji stavci 4. i 5. postaju stavci 8. i 9.

Članak 38.

Članak 234. mijenja se i glasi:

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

(2) Drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo iz stavka 1. ovog članka i visinu naknade za rad članova povjerenstva odlukom utvrđuje ministar nadležan za zdravstvo.

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

(4) Zdravstvenu sposobnost vozača koji nije zadovoljan utvrđenim zdravstvenim stanjem od strane liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabranog liječnika radi kojeg privremeno nije sposoban sigurno upravljati vozilom utvrđuju redovnim nadzornim zdravstvenim pregledom zdravstvene ustanove i trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi.

(5) Naknadu za zdravstvene preglede iz stavka 1. ovoga članka plaća vozač, odnosno kandidat koji se osposobljava za vozača.

(6) Naknadu za zdravstveni pregled iz stavka 3. ovoga članka plaća kandidat za vozača ako se utvrdi da nije sposoban za upravljanje vozilom.

(7) Ako se utvrdi da je kandidat za vozača sposoban za upravljanje vozilom, naknadu plaća policijska uprava, odnosno policijska postaja koja ga je uputila na pregled.

(8) Naknadu za zdravstveni pregled iz stavka 4. ovoga članka plaća vozač.“.

Članak 39.

U članku 240. stavku 1. iza riječi: „nadogradnje“ stavlja se zarez te se dodaju riječi: „mjesto obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila.“.

Članak 40.

U članku 243. točka 5) briše se.

Dosadašnje točke 6) i 7) postaju točke 5) i 6).

Dosadašnja točka 8) briše se.

Dosadašnja točka 9) postaje točka 7).

Članak 41.

Članak 253. briše se.

Članak 42.

U članku 254. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Osobama iz stavka 2. ovoga članka neće se izdati, odnosno ukinut će se dopuštenje (licencija) za obavljanje poslova propisanih ovim člankom, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti,

protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, krivotvorenja, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti, odnosno ako su pravomoćno osuđene na kaznu zatvora za prekršaje iz ovoga Zakona.“.

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

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

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

Članak 43.

U članku 260. u stavku 2. ispred riječi: „stručni studij“ dodaje se riječ: „preddiplomski“, a riječi: „prometnog smjera (cestovnog)“ zamjenjuju se riječima: „prometnog smjera (cestovnog ili gradskog)“.

Stavak 5. mijenja se i glasi:

„(5) Osobama iz ovoga članka rješenjem će se odbiti zahtjev za izdavanje, odnosno ukinut će se dopuštenje za obavljanje poslova propisanih ovim člankom, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti, protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, krivotvorenja, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti, odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.“.

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

„(6) Protiv rješenja iz stavka 5. ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

Dosadašnji stavak 6. postaje stavak 7.

Članak 44.

U članku 278. stavku 1. riječi: „prometnog smjera (cestovnog)“ zamjenjuju se riječima: „prometnog smjera (cestovnog ili gradskog)“.

U stavku 2. ispred riječi: „stručni studij“ dodaje se riječ: „preddiplomski“, a riječi: „prometnog smjera (cestovnog)“ zamjenjuju se riječima: „prometnog smjera (cestovnog ili gradskog)“.

Stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Osobama iz ovoga članka rješenjem će se odbiti zahtjev za izdavanje dopuštenja (licencije) za obavljanje poslova propisanih ovim člankom, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti, protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, krivotvorenja, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj

dužnosti, odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.“.

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

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

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

Članak 45.

U članku 284. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Vozaču ili instruktoru vožnje koji ima pravo upravljati motornim vozilima više kategorija, a to mu pravo za pojedine kategorije bude ograničeno zbog razloga predviđenih u stavku 1. ovoga članka, policijska uprava, odnosno policijska postaja rješenjem će ukinuti i oduzeti vozačku dozvolu i izdat će se na njegov zahtjev nova vozačka dozvola u koju će se upisati one kategorije vozila kojima ima pravo upravljati.“.

Stavak 6. mijenja se i glasi:

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

Članak 46.

U članku 285. stavku 1. točki 6. na kraju rečenice umjesto točke stavlja se zarez te se dodaje točka 7. koja glasi:

„7) koji upravlja vozilom za vrijeme dok mu je od strane liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača ili izabranog liječnika izdano upozorenje o privremenom zdravstvenom stanju radi kojeg vozač nije više sposoban sigurno upravljati vozilom i o tome je obaviještena policijska uprava ili postaja.“.

Članak 47.

Članak 286. mijenja se i glasi:

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

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

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

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

(5) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova i vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova, a kojem je vozačka dozvola istekla, rješenjem će se odrediti da ne može podnijeti zahtjev za produljenje vozačke dozvole na rok od dvije godine, a zahtjev podnesen u roku od dvije godine će se rješenjem odbaciti.

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

(7) Vozaču koji je prije stjecanja prava na upravljanje vozilom u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se odrediti da ne može podnijeti zahtjev za izdavanje vozačke dozvole na rok od dvije godine, a zahtjev podnesen u roku od dvije godine će se rješenjem odbaciti.

(8) Vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova koristeći vozačku dozvolu izdanu u državi članici Europskog gospodarskog prostora ili inozemnu vozačku dozvolu izreći će se zaštitna mjera zabrane korištenja vozačke dozvole u trajanju od dvije godine.

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

(10) Osoba iz stavaka 3. do 7. ovoga članka, prije podnošenja zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole mora položiti vozački ispit, a može ga polagati istekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja iz stavaka 3. do 7. ovoga članka, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače.

(11) Osoba iz stavka 8. ovoga članka ne može podnijeti zahtjev za zamjenu vozačke dozvole izdane u državi članici Europskog gospodarskog prostora ili inozemne vozačke dozvole za hrvatsku vozačku dozvolu za vrijeme trajanja zaštitne mjere zabrane korištenja vozačke dozvole, a zahtjev podnesen za vrijeme trajanja zaštitne mjere će se rješenjem odbaciti.

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

(13) Osoba iz stavka 7. ovoga članka koja upravlja motornim vozilom, a prije stjecanja prava na upravljanje vozilom, kao i osoba iz stavka 8. koja upravlja motornim vozilom prije isteka zabrane korištenja vozačke dozvole izdane u državi članici Europskog gospodarskog prostora ili inozemne vozačke dozvole, kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana.

(14) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavaka 12. i 13. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom odnosno zabrana korištenja vozačke dozvole u trajanju od:

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

(15) Protiv rješenja iz stavaka 3. do 7. i stavka 11. ovoga članka ne može se podnijeti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“

Članak 48.

Članak 288. briše se.

Članak 49.

U članku 289. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Vozač kojem je vozačka dozvola oduzeta (članak 284.) ili je isključen iz prometa (članak 285.) ili mu je izrečena mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom, odnosno zabrana korištenja vozačke dozvole ili mu je od strane liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača ili izabranog liječnika izdano upozorenje i obaviještena policijska uprava ili postaja o zdravstvenom stanju radi kojeg vozač privremeno nije sposoban sigurno upravljati vozilom, ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.“.

Članak 50.

U članku 297. stavak 3. briše se.

Dosadašnji stavak 4. postaje stavak 3.

Članak 51.

Članak 298. mijenja se i glasi:

„Osobi koja počini prometni prekršaj koristeći vozačku dozvolu izdanu u državi članici Europskog gospodarskog prostora ili inozemnu vozačku dozvolu umjesto zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom može se primijeniti zaštitna mjera zabrane korištenja vozačke dozvole na području Republike Hrvatske, u trajanju od mjesec dana do dvije godine.“.

Članak 52.

Članak 299. mijenja se i glasi:

„Instruktor vožnje tijekom osposobljavanja kandidata za vozača, kao i instruktor vožnje, odnosno ovlašteni ispitivač kojem su za vrijeme provođenja vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom dostupne udvojene komande, kaznit će se za prekršaj koji počini kandidat za vozača, osim ako nije bio u mogućnosti spriječiti prekršaj.“.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**Članak 53.**

(1) Ministar nadležan za unutarnje poslove uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa uskladit će Pravilnik o registraciji i označavanju vozila („Narodne novine“, broj 130/17.) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama („Narodne novine“, br. 85/16., 24/17., 70/19. i 60/20.) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(3) Ministar nadležan za poslove prometa uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, br. 92/19.) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(4) Ministar nadležan za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o načinu obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja ovlaštenom ispitivaču („Narodne novine“, br. 141/11., 151/13., 102/20. i 127/20.) i Pravilnik o načinu evidentiranja i praćenja prekršaja u cestovnom prometu („Narodne novine“, broj 156/08.) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(5) Ministar nadležan za zdravstvo uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače („Narodne novine“, br. 137/15., 132/17. i 10/20.) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(6) Ministar nadležan za poljoprivredu uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa i ministra nadležnog za unutarnje poslove uskladit će Pravilnik o uvjetima kojima moraju udovoljavati pčelarska vozila („Narodne novine“, br. 93/13. i 78/21.) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 54.

Stručne organizacije iz članka 206. i 273. Zakona o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, br. 67/08., 48/10. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14., 64/15., 108/17., 70/19. i 42/20.) dužne su uskladiti i organizirati svoju djelatnost i opće akte s odredbama ovoga Zakona u roku od devet mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 55.

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

OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA

Članak 1.

Člankom 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: Zakon) propisano je značenje pojmova koji se koriste u Zakonu. Definicija nerazvrstane ceste (točka 9.) mijenja se radi usklađivanja s odredbama Zakona o cestama. Definicija pčelarskog vozila (točka 31.) mijenja se sukladno prijedlogu Ministarstva poljoprivrede. Definicija motornog vozila (točka 33.) mijenja se radi usklađivanja s novopredloženim pojmom „pomoćno pješačko sredstvo“. Dodaju se definicije novih pojmova i to: „pomoćna pješačka sredstva“, „osobna prijevozna sredstva“, „jahač“ i „zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni“ te „automatizirano vozilo“.

Članak 2.

U članku 5. stavku 1. točki 5. Zakona proširuju se ovlasti jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave da, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, odnosno ministarstva nadležnog za kulturu, uređuju promet na svom području i za vozače osobnih prijevoznih sredstava, jahače i zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni.

U stavku 6. riječ; „središnjeg“ briše se radi usklađivanja s odredbama članka 4. Zakona o sustavu državne uprave („Narodne novine“, br. 66/19.).

Članak 3.

U članku 40. stavku 8. Zakona ispravlja se pogreška u pozivanju na stavak.

Članak 4.

U članku 51. stavku 1. Zakona propisuje se dužnost vozača koji upravljaju vozilima na površinama koje nisu ceste da brzinu kretanja prilagode okolnostima. S obzirom na preporuke Europskog Vijeća smanjuje se najniže ograničenje brzine s 40 km/h na preporučenih 30 km/h, dok se u stavku 5. propisuje veća novčana kazna za prekršaj neprilagođene brzine. Neprilagođena brzina je i nadalje jedan od najčešćih uzročnika prometnih nesreća pa je tako i u 2020. godini zbog ovog prekršaja najviše osoba smrtno stradalo – 35,4% (84 osobe), što predstavlja više od trećine svih smrtno stradalih osoba u prometnim nesrećama.

Članak 5.

U članku 57. stavku 6. Zakona regulira se kategorija osobnih prijevoznih sredstava u slučajevima prolaska kroz raskrižje.

Članak 6.

U članku 82. stavku 1. točki 11. propisuje se zabrana parkiranja ispred i u punionicama za vozila na električni pogon, osim za vrijeme punjenja električnom energijom, budući da je primijećeno da vozači na takav način rješavaju problem parkiranja te onemogućuju drugim vozačima električnih vozila punjenje baterija.

Članak 7.

U članku 84. stavku 1. točki 8. Zakona također se propisuje se zabrana parkiranja ispred i u punionicama za vozila na električni pogon, osim za vrijeme punjenja električnom energijom.

Članak 8.

U članku 86. stavku 1. Zakona propisuje se da je vlasnik odnosno korisnik vozila dužan platiti i troškove pokušaja premještanja nepropisno zaustavljenog ili parkiranog vozila. Naime, kako bi se olakšalo vlasnicima, odnosno korisnicima vozila koji počine prekršaj nepropisnog zaustavljanja odnosno parkiranja vozila u situacijama kada su sukladno članku 84. Zakona ispunjeni uvjeti za premještanje vozila, omogućava se preuzimanje vozila prije njegova odvoženja na deponij.

Članak 9.

U članku 93. Zakona dodaje se novi stavak 2. kojim se propisuje zabrana vozačima osobnih prijevoznih sredstava da vuku prikolicu ili neko drugo vozilo ili prijevozno sredstvo te se shodno navedenom mijenja i dosadašnji stavak 2. koji postaje stavak 3..

Članak 10.

U članku 101. stavku 2. Zakona propisuje se obveza prema kojoj na osobnim prijevoznim sredstvima od prvog sumraka do potpunog svanuća (noću) te danju u slučaju smanjene vidljivost moraju biti upaljena svjetla.

Članak 11.

U članku 105. Zakona dodaje se novi stavak 2. kojim se propisuje obveza jahača da u slučaju smanjene vidljivosti budu označeni reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom te se navedenome prilagođava i prekršajna odredba.

Članak 12.

Mijenja se naziv poglavlja 19. Zakona kako bi se sadržaj poglavlja proširio i na osobna prijevozna sredstva.

Članak 13.

Članak 112. Zakona u cijelosti se mijenja te se detaljnije uređuje prometovanje vozača bicikala i osobnih prijevoznih sredstava (biciklistička staza i traka), uvodi se obveza vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik pažljivo, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način, da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste. Također, se omogućuje vozačima osobnih prijevoznih sredstava u nedostatku biciklističkih staza i traka, da se kreću površinama kojima se kreću pješaci, uz uvjet da vode brigu o sigurnosti drugih sudionika u prometu. Nadalje, omogućuje se vozačima osobnih prijevoznih sredstava sudjelovanje u prometu na dionicama županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta na kojima je brzina kretanja ograničena na 50 km/h ili manje i gdje je to dopušteno postavljenim prometnim znakom

kojim se dopušta kretanje osobnih prijevoznih sredstava, krećući se pritom što bliže desnom rubu kolnika, ali iznimno u slučaju ukoliko nema biciklističkih staza i traka te ukoliko ne postoje površine predviđene za kretanje pješaka. Zabranjuje se sudjelovanje u prometu vozilima sličnih karakteristika, a koja ne spadaju u osobna prijevozna sredstva ukoliko nisu kategorizirana u jednu od postojećih kategorija vozila te registrirana. Također se zabranjuje ostavljanje osobnog prijevoznog sredstva bez nadzora na prometnim površinama za kretanje vozila i pješaka, osim na za to posebno uređenim i označenim mjestima.

Članak 14.

Članak 113. stavak 1. Zakona proširuje se i na vozače osobnih prijevoznih sredstava (nisu dozvoljena određena ponašanja kao npr. istodobno skidanje obje ruke s upravljača, pridržavanje za drugo vozilo, ugrožavanje drugih sudionika u prometu i sl.), dok se stavak 2. mijenja na način da se uvodi obveza da vozači na osobnim prijevoznim sredstvima od prvog sumraka do potpunog svanuća (noću) te i danju u slučaju smanjene vidljivost budu označeni reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom biciklističkom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom.

Članak 15.

U članku 114. stavku 1. Zakona propisuje se obveza nošenja zaštitne kacige za vozače osobnih prijevoznih sredstava koji su mlađi od 16 godina, kao i osobe koje se prevoze na biciklu mlađe od 16 godina te se odgovarajuće uređuje i prekršajna odredba.

Članak 16.

U članku 120. Zakona dodaju se novi stavci 2., 3., 4. i 5., kojima se uređuje sudjelovanje jahača koji jašući na jahaćim životinjama (konjima i sl.) sudjeluju u prometu na cestama. Zbog očuvanja tradicije i kulturne baštine pokladnih i drugih jahanja, koja se prakticiraju u pojedinim dijelovima Republike Hrvatske, te jahanja u turističke svrhe pojavila se potreba reguliranja sudjelovanja jahača koji pojedinačno ili u skupini jašući sudjeluju u prometu na cesti.

Članak 17.

U članku 124. Zakona mijenja se stavak 2. te se propisuje zabrana igranja i korištenja pomoćnih pješačkih sredstava na kolniku.

Članak 18.

Izmjenom članka 128. stavka 1. uređuje se kretanje na kolniku osoba koje guraju pomoćna pješačka sredstva i osobna prijevozna sredstva.

Članak 19.

Izmjenom članka 139. stavka 1. Zakona uvodi se zabrana vožnje osobnih prijevoznih sredstava i jahača autocestom, brzom cestom i cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila.

Članak 20.

U članku 151. Zakona mijenja se stavak 1. s obzirom da je Ministarstvo unutarnjih poslova preuzelo poslove Državne uprave za zaštitu i spašavanje koja je prestala postojati i vozila te Državne uprave postala su vozila Ministarstva unutarnjih poslova pa se na njih odnose odredbe članka 149. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, stoga je potrebno brisati riječi: „službena vozila ovlaštenih službenika središnjeg tijela državne uprave nadležne za zaštitu i spašavanje“. Nadalje, imajući u vidu činjenicu da pri obavljanju svojih službenih zadaća inspektori cestovnog prometa imaju ovlasti zaustavljanja vozila u kretanju uporabom svjetlosnih i zvučnih znakova, a zbog potrebe brzog i efikasnog djelovanja ponekad su prisiljeni prekoračiti najveću dopuštenu brzinu kretanja vozila, potrebno je dopuniti odredbu članka 151. stavka 1. na način da ova vozila budu izuzeta od primjeni odredaba Zakona o ograničenju brzine. Isto tako, za potrebe brzog i efikasnog djelovanja vozila Hrvatske gorske službe spašavanja, koja su zbog prirode samog posla koji obavljaju, ponekad prisiljeni prekoračiti najveću dopuštenu brzinu kretanja vozila, bilo je potrebno dopuniti odredbu članka 151. stavka 1. na način da i ova vozila budu izuzeta od primjeni odredaba Zakona o ograničenju brzine

Članak 21.

Članak 152. Zakona mijenja se u cijelosti te se propisuje postupanje vozača radi osiguravanja koridora za prolazak vozila hitnih službi u slučaju nastanka incidentne situacije. Iako je u Zakonu definiran način prolaza prioriternih vozila na prometnicama s dvije prometne trake, trenutno ne postoji odredba u Zakonu koja definira način prolaza na prometnicama s više od dvije prometne trake za isti smjer kretanja. Intencija izmjene Zakona je propisivanje odredbi koje definiraju način prolaza vozila hitnih službi na prometnicama sa više od dvije prometne trake, prije svega kako bi se utvrdila obveza vozača, a i kako bi se utjecalo na vozačku kulturu o ujednačenom načinu osiguravanja koridora za prolazak vozila hitnih službi prilikom nastanka incidentne situacije.

Članak 22.

U članku 158. stavku 1. Zakona zabranjuje se prijevoz više osoba osobnim prijevoznim sredstvom te se uvodi novčana kazna za vozače navedene kategorije vozila.

Članak 23.

U članku 196. Zakona dopunjuje se stavak 4. u kojem se uvodi zabrana vozaču bicikla i osobnog prijevoznog sredstva da ne smije upravljati vozilom koristeći slušalice na oba uha čime bi umanjio mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom

Članak 24.

U članku 197. Zakona dodaje se novi stavak 2. kojim se ne dozvoljava sudjelovanje u prometu na cesti vozilu koje nije potpuno automatizirano na način da vozač ne sjedi za upravljačem vozila i ne upravlja vozilom. Dodaje se novi stavak 3. kojim se za navedeni prekršaj uvodi i novčana kazna. Naime, u prometu na cesti su se pojavili vozači koji upravljaju vozilima više i visoke klase, sa ugrađenim sustavima za pomoć vozaču za upravljanje vozilom bez korištenja upravljača, a koji zlouporabljuju ugrađene sustave na način da tijekom vožnje ne sjede za upravljačem vozila (vozilo po cesti upravlja samostalno)

te nisu u mogućnosti reagirati, odnosno preuzeti kontrolu nad vozilom u slučajevima nepredviđenih, odnosno incidentnih situacija. S obzirom da na ovaj način može doći do prometnih nesreća s najtežim posljedicama predlaže se propisivanje sankcije u iznosu od 3.000 do 7.000 kuna.

Članak 25.

U članku 199. Zakona dopunjuje se stavak 10. te se uvodi zabrana sudjelovanja u prometu vozaču osobnog prijevoznog sredstva i jahaču ako u krvi imaju alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka ili ako su pod utjecajem droga ili lijekova.

Članak 26.

U članku 203. stavku 1. prihvaća se prijedlog Ministarstva znanosti i obrazovanja te se ispred riječi: „stručni studij“ dodaje se riječ: „preddiplomski“. Obzirom da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je svladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati zadaće stručnog voditelja autoškole, predavača u autoškoli, stručnog nadzora i ovlaštenog ispitivača za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom daje se mogućnost osobama koje su završile Fakultet prometnih znanosti, smjer gradski promet da podnesu zahtjev za izdavanje licence za tražene poslove. Dodaje se novi stavak 7. kojim se uvodi obveza ovlaštenog ispitivača da kod sebe ima svoju vozačku dozvolu, dozvolu instruktora vožnje za one kategorije za koje provodi vozački ispit iz Nastavnog predmeta Upravljanje vozilom i dozvolu ovlaštenog ispitivača tijekom polaganja ispita. Nadalje, izmjenom stavka 8., koji postaje stavak 9. se popis kaznenih djela koji su prepreka za izdavanje ili razlog za ukidanje dopuštenja (licenci) stručnom voditelju autoškole, predavaču i instrukturu vožnje i predavaču iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći usklađuje s važećim Kaznenim zakonom. Dodaje se novi stavak 10. kojim se uvodi pravni lijek protiv donesenog rješenja, dok se dopunama u stavku 12. uvodi se novčana kazna za ovlaštenog ispitivača ako nema propisane dozvole kod sebe tijekom provođenja ispita.

Članak 27.

U članku 206. stavak 7. dodaje se smjer gradski promet, obzirom da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, a štoviše na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je svladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati zadaće stručnog voditelja autoškole, predavača u autoškoli, stručnog nadzora i ovlaštenog ispitivača za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom daje se mogućnost osobama koje su završile Fakultet prometnih znanosti, smjer gradski promet da podnesu zahtjev za izdavanje licence za tražene poslove. Izmenom stavka 9. Zakona propisane odredbe se usklađuju s odredbama važećeg Kaznenog zakona.

Članak 28.

U članku 208. stavak 3. Zakona mijenja se radi usklađivanja s važećim Kaznenim zakonom. Dodaje se novi stavak 4. kojim se uvodi pravni lijek protiv donesenog rješenja. Izmjenom dosadašnjeg stavka 4. koji postaje stavak 5. dodaje se smjer gradski promet, obzirom da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, a štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je svladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati zadaće stručnog voditelja autoškole, predavača u autoškoli, stručnog nadzora i ovlaštenog ispitivača za nastavne predmete Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom daje se mogućnost osobama koje su završile Fakultet prometnih znanosti, smjer gradski promet da podnesu zahtjev za izdavanje licence za tražene poslove.

Članak 29.

U članku 211. stavku 4. Zakona ispravlja se greška u pozivanju na stavak.

Članak 30.

U članku 215. Zakona mijenja se stavak 1. te se određuje dobna granica upravljanja osobnim prijevoznim sredstvom, dok se izmjenom stavka 4. povisuje dobna granica za upravljanje zaprežnim vozilom, jer se dosadašnja dobna granica za upravljanje zaprežnim vozilom na ostalim cestama od 10 godina smatra preniskom.

Članak 31.

U članku 219. stavku 2. Zakona dodaje se nova točka f) kojom se omogućuje vozačima B kategorije upravljanje motornim triciklima, ali uz uvjet za motorne tricikle snage veće od 15 kW da imatelj dozvole kategorije B ima najmanje 21 godinu. Ova mogućnost je predviđena člankom 6. stavkom 3. alinejom a) Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama. Navedeno pravo vrijedi samo na teritoriju države članice i ne upisuje se u vozačku dozvolu.

Članak 32.

U članku 220. Zakona dodaju se novi stavci 2. i 3. kojima se propisuje postupanje policijske uprave/policijske postaje vezano uz oduzimanje vozačke dozvole ako osoba ima izdano više od jedne vozačke dozvole. Radi se o situacijama kada osoba uz hrvatsku vozačku dozvolu posjeduje i vozačku dozvolu izdanu izvan Republike Hrvatske, a što je protivno Direktivi EU o vozačkim dozvolama. Ako je hrvatska vozačka dozvola izdana ranije od strane vozačke dozvole, rješenjem će se ukinuti i oduzeti, a u slučaju da je ranije izdana strana vozačka dozvola ista će se samo oduzeti jer vozačku dozvolu može ukinuti samo nadležno tijelo države koja ju je izdala.

Članak 33.

U članku 222. Zakona nomotehnički se uređuju odredbe stavka 1. zbog uvođenja e-uvjerenja o položenom vozačkom ispitu, i stavka 5. kojim se preciznije propisuje kada je vozač dužan obaviti nadzorni zdravstveni pregled.

Članak 34.

U članku 229. Zakona mijenja se stavak 3. te se uvodi obveza korisnika vozila da dostavi podatak o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja. Naime, tijekom prekršajnog postupka policijska uprava/policijska postaja zatraži od vlasnika vozila podatak o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja, a vlasnik isto zatraži od korisnika leasinga koji ne odgovori na upit te policijska uprava/policijska postaja izdaje obvezni prekršajni nalog za nedostavljanje podataka iako je vlasnik vozila poduzeo sve da se dostavi podatak. Nomotehnički se uređuje stavak 7. radi usklađivanja sa stavkom 3. ovog članka te se mijenja stavak 8. zbog promjena u članku 286. Zakona.

Članak 35.

U članku 231. Zakona mijenja se stavak 4. kojim se propisuje situacija zbog koje će se na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled uputiti vozač i instruktor vožnje kod kojih je utvrđen udio alkohola u krvi. Naime, prema presudi Visokog upravnog suda osobu se ne može uputiti na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled za prekršaj vožnje pod utjecajem alkohola za količine iznad 1,50g/kg u krvi, ako je koncentracija alkohola utvrđena na temelju metode kojom se utvrđuje iznos miligrama u litri izdahnutog zraka (uređaj Dräger) pa se odredba članka detaljnije normira. Stavak 6. mijenja se kako bi se odredba uskladila s terminologijom koja se koristi u drugim zakonima. Stavak 10. briše se, budući da se obvezuju vozači da obave nadzorni liječnički pregled. Vozačka dozvola se oduzima ako pregled ne obave te nije potrebna i dodatna novčana kazna, s obzirom da vozači ne smiju upravljati vozilom bez važeće vozačke dozvole.

Članak 36.

U članku 232. Zakona mijenja se stavak 3. te se propisuje da će policijska uprava odnosno policijska postaja platiti naknadu za izvanredni nadzorni zdravstveni pregled ako nije promijenjena zdravstvena sposobnost vozača koju je vozač imao prije upućivanja na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled.

Članak 37.

U članku 233. Zakona mijenja se stavak 3. koji se usklađuje s nacionalnim i EU zakonodavstvom (Zakon o prebivalištu, Zakon o strancima, Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama), kojima se proširuje navedena odredba na način da su obuhvaćeni svi statusi koje osoba može imati u Republici Hrvatskoj, te se tako obavijest dostavlja nadležnoj policijskoj upravi ili postaji prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača. Nadalje, novim stavkom 4. omogućava se svim liječnicima izdavanje upozorenja vozaču o privremenoj nesposobnosti za upravljanje vozilima zbog trenutnog zdravstvenog stanja, na određeni rok, a najduže šest mjeseci te dostava obavijesti nadležnoj policijskoj upravi ili postaji. Ova obavijest nije razlog za upućivanje

vozača na izvanredni nadzorni pregled, ali vozač za vrijeme trajanja privremene nesposobnosti ne smije sudjelovati u prometu na cesti. Sukladno stavku 5. vozač kojemu je utvrđena privremena nesposobnost za sigurno upravljanje vozilom, neće se upućivati na ponovni zdravstveni pregled, a sukladno novom stavku 6. obavijest o privremenoj nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom će se nadležnoj policijskoj upravi ili postaji dostavljati upisom u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske. Iznimno, ako ne postoji mogućnost upisa u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske, liječnik će odmah po saznanju o vozačevoj privremenoj nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom izvijestiti policijsku upravu odnosno postaju na obrascu Izvješća o promjeni zdravstvenog stanja ili tijekom liječenja vozača prema pravilniku o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače.

Članak 38.

Članak 234. Zakona mijenja se u cijelosti te se propisuje da se zdravstvena sposobnost vozača koji nije zadovoljan utvrđenom privremenom zdravstvenom nesposobnosti utvrđuje redovnim nadzornim zdravstvenim pregledom. Nadalje se nomotehnički uređuju stavci i određuje tko plaća troškove pregleda.

Članak 39.

Dopunom članka 240. stavka 1. Zakona omogućuje se pravnim ili fizičkim osobama obrtnicima korištenje prenosivih pločica i za svrhe prijevoza do mjesta obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila. Prenosive pločice izdaju se na ime pravne ili fizičke osobe obrtnika koji se bavi proizvodnjom, nadogradnjom, servisiranjem, prijevozom ili prodajom vozila na malo, a koriste se za vozila koja se kreću do mjesta carinjenja, homologacije, servisiranja, prodajnog i izložbenog mjesta, mjesta atestiranja, mjesta skladištenja/čuvanja, mjesta nadogradnje i za vozila kojima se obavlja pokusna vožnja. Promjenom navede odredbe o svrhama korištenja prenosivih pločica omogućilo bi se pravnim ili fizičkim osobama obrtnicima korištenje prenosivih pločica i za svrhe prijevoza do mjesta obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila, a za što, prema trenutno važećim propisima, moraju koristiti pokusne pločice, što iziskuje dodatni utrošak vremena i novčanih sredstava.

Članak 40.

Izmjenama članka 243. stavka 1. Zakona ukidaju se registarske pločice s crvenim brojevima i slovima. Na taj način bi se spriječili problemi koji se javljaju kod stranih tijela za nadzor prometa koji prilikom kontrole vozila registriranih u Republici Hrvatskoj, a koja su označena registarskim pločicama s crvenim brojevima i slovima smatraju nelegalnim te takva vozila podvrgavaju dodatnim (duljim), nepotrebnim provjerama. Također se ukidaju i registarske pločice sa zelenim brojevima i slovima kojima se označavaju vozila stranaca i privremeno registrirana vozila.

Članak 41.

Članak 253. Zakona, kojim je propisano da za registraciju vozila, produženje važenja prometne dozvole i ostale povezane poslove koje sukladno Zakonu obavljaju stanice za tehnički pregled vozila, vlasnik vozila ne plaća upravnu pristojbu kada za to plaća naknadu u stanici za tehnički pregled vozila, briše se, s obzirom da je isto određeno Akcijskim planom za

smanjenje neporeznih i parafiskalnih davanja 2020, koji je donijela Vlada Republike Hrvatske na sjednici održanoj 7. svibnja 2020.

Članak 42.

U članku 254. Zakona mijenja se stavak 3. te se popis kaznenih djela koja su prepreka za izdavanje ili razlog za ukidanje dopuštenja (licenci) referentima za poslove registracije vozila usklađuje s Kaznenim zakonom. Dodaje se novi stavak 4. kojim se uvodi pravni lijek protiv donesenog rješenja.

Članak 43.

U članku 260. stavku 2. omogućava se osobama koje su završile najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili preddiplomski stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (gradskog) obavljanje poslova nadzornika tehničke ispravnosti vozila. Obzirom da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, a štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je svladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati poslove nadzornika tehničke ispravnosti vozila. Isto tako, promjenom stavka 5. kojim se popis kaznenih djela koji su prepreka za izdavanje ili razlog za ukidanje dopuštenja (licenci) nadzornicima tehničke ispravnosti vozila usklađuje s Kaznenim zakonom.

Dodaje se novi stavak 6. kojim se uvodi pravni lijek protiv donesenog rješenja.

Članak 44.

U članku 278. stavcima 1. i 2. omogućava se osobama koje su završile najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili preddiplomski stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (gradskog) obavljanje poslova ispitivanja vozila i obrade dokumentacije. Obzirom da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu. Štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je svladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati navedene poslove. Mijenja se stavak 3. te se popis kaznenih djela koji su prepreka za izdavanje ili razlog za ukidanje dopuštenja (licenci) osobama ovlaštenim za ispitivanje vozila i obradu dokumentacije u pravnoj osobi iz članka 278. Zakona usklađuje s Kaznenim zakonom.

Dodaje se novi stavak 4. kojim se uvodi pravni lijek protiv donesenog rješenja.

Članak 45.

U članku 284. Zakona mijenja se stavak 2. na način da se propisuje postupanje policijske uprave odnosno policijske postaje u slučaju da je vozač postao tjelesno ili duševno nesposoban za upravljanje vozilima samo pojedinih kategorija. Stavkom 6. propisuje se pravni lijek protiv rješenja.

Članak 46.

U članku 285. stavku 1. Zakona dodaje se nova točka 7. kojom se omogućuje policijskom službeniku da isključi vozača iz prometa ako mu je od strane liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača ili izabranog liječnika izdano upozorenje o zdravstvenom stanju zbog kojeg vozač nije više sposoban sigurno upravljati vozilom i o tome obaviještena policijska uprava ili postaja putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske.

Članak 47.

Članak 286. Zakona mijenja se te se dodaju novi stavci 8. i 11. kojima se uvodi zabrana korištenja i zamjene vozačke dozvole izdane u državi članici Europskog gospodarskog prostora ili inozemne vozačke dozvole za hrvatsku vozačku dozvolu osobi koja skupi 12 negativnih prekršajnih bodova i zbog čega joj je izrečena zaštitna mjera zabrane korištenja te vozačke dozvole u trajanju od dvije godine. Izmjenama i dopunama Zakona želi se izjednačiti vozače koji posjeduju vozačku dozvolu izdanu u Republici Hrvatskoj i one vozače koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj, budući se vozačima koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj vozačke dozvole ne mogu ukinuti kada prikupe 12 negativnih prekršajnih bodova. Vozači koji posjeduju vozačke dozvole izdane u Republici Hrvatskoj nakon ukidanja su dužni ponovo položiti vozački ispit, dok se vozačima koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj može izreći samo zabrana korištenja vozačke dozvole na teritoriju Republike Hrvatske. Ovakvim izmjenama bi se izricale zabrane korištenja i zamjene vozačke dozvole koja nije izdana u Republici Hrvatskoj i na temelju negativnih prekršajnih bodova. U skladu s navedenim nomotehnički se uređuju preostale odredbe članka.

Članak 48.

Članak 288. Zakona briše se jer je protivan Prekršajnom zakonu, s obzirom da je njime propisano da se zaštitne mjere provode po izvršnosti odluke.

Članak 49.

U članku 289. Zakona mijenja se stavak 1. te se propisuje da vozač kojem od strane liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača ili izabranog liječnika izdano upozorenje i obaviještena policijska uprava ili postaja o zdravstvenom stanju radi kojeg vozač nije više sposoban sigurno upravljati vozilom ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.

Članak 50.

U članku 297. Zakona briše se stavak 3., s obzirom da je odredba Prekršajnog zakona koja je omogućavala da se vrijeme provedeno na izdržavanju kazne zatvora ne računa u vrijeme trajanja zaštite mjere također brisana.

Članak 51.

Članak 298. Zakona mijenja se kako bi se propisala mogućnost da se vozačima koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj izrekne zabrana korištenja vozačke

dozvole na teritoriju Republike Hrvatske u slučaju počinjenja prekršaja za koje se sukladno Zakonu može izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom.

Članak 52.

Članak 299. Zakona mijenja se kako bi se jasnije propisalo tko je odgovoran za prekršaj koji počini kandidat za vozača tijekom osposobljavanja, odnosno za vrijeme provođenja vozačkog ispita. Obzirom da je u praksi uočeno da instruktor vožnje sjedi na suvozačkom sjedalu prilikom polaganja ispita iz nastavnog predmeta upravljanja vozilom, stoga se ne može ovlaštenog ispitivača kazniti za prekršaj koji počini kandidat za vrijeme polaganja ispita, jer se udvojene komande nalaze ispred suvozača, odnosno na mjestu na kojem u većini slučajeva sjedi instruktor vožnje.

Članak 53.

Propisuje se rok za usklađivanje podzakonskih propisa s ovim Zakonom.

Članak 54.

Propisuje se rok u kojem su stručne organizacije iz članka 206. i 273. Zakona dužne uskladiti i organizirati svoju djelatnost i donijeti akte u skladu s ovim Zakonom.

Članak 55.

Propisuje se stupanje na snagu ovoga Zakona.

ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU

Članak 2.

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

- 1) »cesta« je svaka javna cesta, ulice u naselju i nerazvrstane ceste na kojima se obavlja promet,
- 2) »javna cesta« je površina od općeg značenja za promet kojom se svatko može slobodno koristiti uz uvjete određene ovim Zakonom i koju je nadležno tijelo proglasilo javnom cestom,
- 3) »autocesta« je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za promet motornih vozila, koja ima dvije fizički odvojene kolničke trake (zeleni pojas, zaštitnu ogradu i sl.) za promet iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije prometne trake širine najmanje 3,5 m, a s obzirom na konfiguraciju terena – i po jednu traku za zaustavljanje vozila u nuždi širine najmanje 2,5 m, bez raskrižja s poprečnim cestama i željezničkim ili tramvajskim prugama u istoj razini, u čiji se promet može uključiti, odnosno isključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim prometnim trakama za ubrzavanje ili usporavanje, odnosno priključnim rampama, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 80 km/h i koja je kao autocesta označena propisanim prometnim znakom,
- 4) »brza cesta« je javna cesta namijenjena za promet isključivo motornih vozila, s jednom ili dvije razdvojene kolničke trake, koja ima sva raskrižja u dvije ili više razina s poprečnim cestama i drugim prometnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama), u pravilu nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom,
- 5) »cesta namijenjena isključivo za promet motornih vozila« je javna cesta s najmanje dvije prometne trake širine od po najmanje 3,25 m, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 60 km/h, po kojoj se smiju kretati samo motorna vozila koja mogu razvijati brzinu veću od 60 km/h i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom,
- 6) »državna cesta« je javna cesta koja povezuje cjelokupni teritorij Republike Hrvatske i povezuje ga s mrežom glavnih europskih cesta,
- 7) »županijska cesta« je javna cesta koja povezuje područje jedne ili više županija,
- 8) »lokalna cesta« je javna cesta koja spada u mrežu županijskih cesta i povezuje područje grada i/ili općine,
- 9) »nerazvrstana cesta« je površina koja se koristi za promet po bilo kojoj osnovi i koja je dostupna većem broju raznih korisnika (seoski, poljski i šumski putovi, putovi na nasipima za obranu od poplava, pristupne ceste i prostori parkirališta, benzinskih crpki i sl.),
- 10) »zemljana cesta« je cesta bez izgrađenog kolnika ili suvremenoga kolničkog zastora (asfalt, beton ili kocka), pa i kad na priključku javnoj cesti ima izgrađen kolnik,
- 11) »kolnik« je dio cestovne površine namijenjen u prvom redu za promet vozila, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,
- 12) »prometna traka« je obilježeni ili neobilježeni uzdužni dio kolnika čija je širina dovoljna za nesmetan promet jednog reda motornih vozila u jednom smjeru,
- 13) »prometna traka za spora vozila« je obilježeni uzdužni dio kolnika namijenjen za vozila koja sporom vožnjom (npr. na uzbrdici) smanjuju protočnost prometa,
- 14) »kolnička traka« je uzdužni dio kolnika namijenjen za promet vozila u jednom smjeru, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,
- 15) »prometna traka za zaustavljanje vozila u nuždi« je obilježeni uzdužni dio kolnika na autocestama i na određenim mjestima na cestama višeg reda, kao i u tunelima, galerijama i sl.,
- 16) »prometna traka za ubrzavanje« je dio kolnika namijenjen za uključivanje vozila u

prometni tok sa sporedne ceste, odnosno drugih prilaznih cesta s objekata pokraj ceste (benzinskih crpki, parkirališta, motela i sl.),

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28) »vozilo« je svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda,

29) »oldtimer« (starodobno vozilo) je motorno vozilo proizvedeno prije trideset i više godina, koje je radi njegovanja povijesnih naslijeđa i tehničke kulture sačuvano ili ponovo sastavljeno u izvornom obliku i koje se ne koristi u svakodnevnom prometu, a koje je po posebnom propisu, koji donosi ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove i ravnateljem državnog zavoda za mjeriteljstvo, razvrstano u kategoriju starodobnih vozila,

30) »vatrogasno vozilo« je motorno ili priključno vozilo namijenjeno za gašenje požara,

31) »pčelarsko vozilo« je motorno ili priključno vozilo namijenjeno ili konstrukcijski prilagođeno isključivo za prijevoz pčelinjih zajednica (košnica) te se na njemu ne smije prevoziti nikakav drugi teret, a koje je, po posebnom propisu koji donosi ministar nadležan za poljoprivredu, u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa i ministrom nadležnim za unutarnje poslove, razvrstano u kategoriju pčelarskih vozila,

32) »radno vozilo« je bilo koji teretni automobil ili priključno vozilo na koje su ugrađeni uređaji ili oprema za obavljanje radova na način da se na vozilu ne može prevoziti nikakav drugi teret,

33) »motorno vozilo« je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama i pomoćnih pješačkih sredstava,

34) »radni stroj« je motorno vozilo kojem je osnovna namjena obavljanje određenih radova vlastitim uređajima i opremom (kombajn, valjak, grejder, kosilica, buldožer,

motokultivator, motokultivator s priključkom, viljuškar, kopač rovova i sl.),

35) »motokultivator« je jednoosovinski radni stroj koji se, bez priključnog vozila, može kretati samo uz pridržavanje vozača,

36) »traktor« je motorno vozilo konstruirano da vuče, potiskuje ili nosi izmjenjiva oruđa, odnosno da služi za pogon takvih oruđa ili za vuču priključnih vozila,

37) »traktorski priključak« je zamjenjivo oruđe za obavljanje poljoprivrednih i drugih radova koje vuče, gura ili nosi traktor,

38) »moped« je motorno vozilo s dva ili tri kotača čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm³ ili čija trajna snaga u slučaju elektromotora ne prelazi 4kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h,

39) »motocikl« je motorno vozilo s dva kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm³ s bočnom prikolicom, ili bez nje i/ili koje na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 45 km/h,

40) »motorni tricikl« je motocikl na tri simetrično postavljena kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm³ i/ili koji na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 45 km/h,

41) »laki četverocikl« je motorno vozilo s četiri kotača čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 350 kg, čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm³, čija najveća snaga ne prelazi 4 kW ukoliko se radi o drugoj vrsti motora i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h,

42) »četverocikl« je motorno vozilo s četiri kotača, osim lakih četverocikala, čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 400 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz osoba, odnosno 550 kg ako je vozilo namijenjeno za prijevoz tereta i čija snaga motora nije veća od 15 kW,

43) »osobni automobil« je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima najviše osam sjedala,

44) »autobus« je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima više od osam sjedala,

45) »trolejbus« je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima više od osam sjedala i koje je, radi napajanja motora električnom energijom, vezano za električni vodič,

46) »tramvaj« je vozilo na tračnicama s električnim pogonom, namijenjeno javnom prijevozu, koje je radi napajanja motora električnom energijom vezano za električni vodič,

47) »teretni automobil« je svako motorno vozilo koje je namijenjeno za prijevoz stvari,

48) »tegljač« je teretni automobil namijenjen za vuču poluprikolica,

49) »bicikl« je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25 km/h, ili prije, ako vozač prestane pokretati pedale,

50) »specijalno vozilo« je motorno ili priključno vozilo namijenjeno za obavljanje radnji koje zahtijevaju specijalnu konstrukciju i/ili opremu,

51) »natjecateljsko vozilo« je motorno vozilo koje je posebno opremljeno, preinačeno i namijenjeno za sudjelovanje na automobilskim sportskim natjecanjima, za koje osnovne tehničke uvjete, uvjete uporabe i način stjecanja statusa natjecateljskog vozila pravilnikom utvrđuje ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove,

52) »turističko vozilo« je motorno ili priključno vozilo posebne namjene, konstruirano ili preinačeno isključivo za turističke potrebe za koje osnovne tehničke uvjete i uvjete uporabe pravilnikom utvrđuje ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove te koje se razvrstava u kategoriju turističkih vozila.

53) »priključno vozilo« je vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, bilo da je konstruirano kao prikolica ili poluprikolica,

- 54) »kampersko vozilo« je motorno ili priključno vozilo posebne namjene, konstruirano tako da su u njemu postavljene stvari koje omogućuju boravak, a mora imati najmanje sljedeću opremu: sjedalice sa stolom, krevete (koji se mogu dobiti razvlačenjem sjedalice), kuhinjske elemente i prostor za odlaganje garderobe – ormare, koja mora biti nepomično učvršćena u prostoru za boravak te se ne može pomicati jednostavnim demontažnim postupcima,
- 55) »prikolica« je priključno vozilo konstruirano tako da ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik,
- 56) »prikolica s centralno postavljenim osovinama« je priključno vozilo konstruirano tako da u stanju mirovanja ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik, ali u stanju labilne ravnoteže,
- 57) »poluprikolica« je priključno vozilo bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo,
- 58) »laka prikolica« je priključno vozilo čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg,
- 59) »skup vozila« je motorno vozilo i priključna vozila koja u prometu na cestama sudjeluju kao cjelina,
- 60) »zaprežno vozilo« je vozilo namijenjeno za vuču upregnutom životinjom,
- 61) »nosivost« je dopuštena masa kojom se vozilo smije opteretiti do najveće dopuštene mase određene podzakonskim propisima ili prema deklaraciji proizvođača vozila s obzirom na dopuštena opterećenja nosivih sklopova,
- 62) »masa vozila« je masa vozila u stanju spremnom za vožnju (masa praznog vozila) u skladu s homologacijskim zahtjevima,
- 63) »ukupna masa« je masa vozila zajedno s masom tereta koji se prevozi na vozilu, uključujući i masu osoba koje se nalaze na vozilu te masu priključnog vozila s teretom, ako je ono pridodano vučnom vozilu,
- 64) »najveća dopuštena masa« je masa vozila zajedno s njegovom nosivošću,
- 65) »osovinsko opterećenje« je dio ukupne mase vozila u vodoravnom položaju kojim njegova osovina opterećuje vodoravnu podlogu u stanju mirovanja vozila,
- 66) »sudionik u prometu na cesti« je osoba koja na bilo koji način sudjeluje u prometu na cesti,
- 67) »sudionik u prometnoj nesreći« je svaki sudionik u prometu na cesti koji je na bilo koji način sudjelovao u prometnoj nesreći,
- 68) »vozač« je osoba koja na cesti upravlja vozilom,
- 69) »mladi vozač« je vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske,
- 70) »pješač« je osoba koja sudjeluje u prometu, a nije vozač niti putnik u vozilu ili na vozilu,
- 71) »zaustavljanje vozila« je svaki prekid kretanja vozila na cesti u trajanju do tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,
- 72) »parkiranje vozila« je prekid kretanja vozila u trajanju dužem od tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,
- 73) »mimoilaženje« je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se po istom kolniku kreće iz suprotnog smjera,
- 74) »pretjecanje« je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se kreće u istom smjeru,
- 75) »obilaženje« je prolaženje vozilom pokraj zaustavljenog ili parkiranog vozila ili drugog objekta koji se nalazi na prometnoj traci kojom se vozilo kreće,
- 76) »polukružno okretanje« je okretanje vozila za 180 stupnjeva iz dotadašnjeg smjera kretanja radi uključivanja u suprotni prometni tok,
- 77) »prestrojavanje« je zauzimanje takvog položaja s vozilom na prometnoj traci i na takvoj udaljenosti od raskrižja ili drugog mjesta na cesti, iz kojeg se na siguran način može izvesti naredna radnja vozilom (skretanje, okretanje, zaustavljanje i sl.),
- 78) »propuštanje vozila« je radnja koju su u određenim slučajevima sudionici dužni obaviti

- zaustavljanjem, smanjenjem brzine kretanja ili prekidanjem radnje koju izvode i to na način koji ne prisiljava druge sudionike da naglo mijenjaju smjer ili brzinu kretanja,
- 79) »prometni tok« je istodobno kretanje više vozila cestom u istom smjeru,
- 80) »mijenjanje prometne trake« je prelaženje vozilom iz jedne u drugu prometnu traku za promet u istom smjeru zbog prestrojavanja ili bržeg kretanja,
- 81) »ometanje prometa« je radnja u prometu kojom se nekoga suprotno prometnim propisima prisiljava na promjenu dotadašnjeg načina sudjelovanja u prometu,
- 82) »ugrožavanje prometa« je takav način sudjelovanja u prometu uslijed kojeg je nastupila neposredna opasnost nastanka prometne nesreće,
- 83) »preglednost« podrazumijeva konkretan prostor što ga sudionik u cestovnom prometu može vidjeti s mjesta na kojem se nalazi,
- 84) »kolona« je niz od najmanje tri vozila, osim bicikla, traktora, radnog stroja i zaprežnog vozila, koja su zaustavljena na cesti ili se kreću istom prometnom trakom u istom smjeru, pri čemu su brzina kretanja vozila i postupci vozača međusobno uvjetovani i između kojih ne može bez ometanja ući drugo vozilo,
- 85) »smanjena vidljivost« postoji ako zbog nepovoljnih atmosferskih ili drugih prilika (magle, snijega, kiše, prašine, dima i sl.) vozač ne može jasno uočiti druge sudionike u prometu ili prometni znak na udaljenosti od najmanje 200 m na cesti izvan naselja, odnosno od najmanje 100 m u naselju,
- 86) »prometna nesreća« je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta. Nije prometna nesreća kada je radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo, krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu, sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnuo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta,
- 87) »materijalna šteta u prometnoj nesreći« je šteta nastala na vozilima koja su sudjelovala u prometnoj nesreći ili na objektima, prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama,
- 88) »vozačka dozvola« je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje pravo upravljanja određenim kategorijama vozila,
- 89) »međunarodna vozačka dozvola« je javna isprava koju je izdala ovlaštena stručna organizacija na temelju nacionalne vozačke dozvole te države,
- 90) »inozemna vozačka dozvola« je vozačka dozvola izdana u državi koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,
- 91) »prometna dozvola« je javna isprava koju je izdalo nadležno tijelo i kojom se dokazuje vlasništvo vozila, pravo označavanja vozila određenim registarskim pločicama i vlasništvo tih pločica, tehničke i druge osobine i karakteristike vozila te pravo sudjelovanja u prometu,
- 92) »dopuštenje (licencija)« je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje ispunjavanje propisanih uvjeta, osposobljenost i ovlaštenost za obavljanje određenih poslova,
- 93) »tahograf« je uređaj koji osigurava najmanje zapis brzine i prijeđenog puta vozila,
- 94) »nadzorni uređaj (eurotahograf)« je uređaj koji osigurava upis vremena vožnje članovima posade vozila, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozilom, vremena odmora, brzine kretanja vozila i prijeđene udaljenosti vozila,
- 95) »zapisni list« je dio u tahografu ili nadzornom uređaju koji mora imati tipno odobrenje na kojem pisaljka tahografa ili nadzornog uređaja neprekidno piše podatke koji moraju ostati trajno zapisani,
- 96) »stranac« je državljanin države koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,
- 97) »inozemstvo« odnosno »strana država« je država izvan Europskog gospodarskog

prostora,«,

98) »vozilo za prijevoz životinja« je cestovno prijevozno sredstvo, koje se koristi za prijevoz životinja za koje je, ukoliko putovanje traje duže od 8 sati, izdana potvrda o odobrenju prijevoznog sredstva, sukladno odredbama posebnog propisa,

99) »zapisnik o tehničkom pregledu vozila« je javna isprava koja sadrži rezultate obavljenog tehničkog pregleda vozila,

100) »zapisnik o tehničkom pregledu vozila na cesti« je javna isprava koja sadrži rezultate obavljenog tehničkog pregleda vozila na cesti,

101) »nedostaci utvrđeni tijekom tehničkog pregleda vozila« su nekategorizirane ili kategorizirane tehničke neispravnosti ili manjkavosti vozila ili osiguranja i prijevoza tereta na vozilu propisani ovim Zakonom i drugim propisima kojima se uređuju tehnički uvjeti vozila u prometu na cesti, tehnički pregledi vozila te osiguranje i prijevoz tereta na vozilima

102) »vlasnik vozila« je osoba na koju je vozilo registrirano.

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

Članak 5.

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

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

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

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

(4) Poslove nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, upravljanja prometom te premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, sukladno odredbama ovoga Zakona, mogu, osim ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, obavljati i jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

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

- (6) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s čelnikom središnjeg tijela državne uprave nadležnog za lokalnu samoupravu propisat će uvjete za obavljanje poslova iz stavka 4. ovoga članka, program osposobljavanja, izgled odore i službene iskaznice.
- (7) Jedinice lokalne samouprave dužne su, ukoliko se za to ukaže potreba, uz suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, organizirati školske prometne jedinice i prometne jedinice mladeži. Osposobljavanje jedinica te način i vrijeme njihove uporabe obavlja, odnosno propisuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.
- (8) Upravljanje prometom na raskrižjima i drugim mjestima te nadzor parkiranja vozila i određene druge poslove nadzora vozila i vozača, mogu obavljati i pripadnici prometnih jedinica mladeži.
- (9) Na području ili u neposrednoj blizini osnovnih škola, osiguranje prijelaza djece preko kolnika ili obilježenog pješačkog prijelaza, mogu obavljati pripadnici školskih prometnih jedinica.
- (10) Za vrijeme obavljanja poslova iz stavka 7. i 8. ovoga članka, pripadnici prometnih jedinica mladeži i školskih prometnih jedinica dužni su nositi propisanu odoru. Program, način osposobljavanja i djelovanja školskih i prometnih jedinica mladeži, izgled odore i oznake propisat će ministar nadležan za unutarnje poslove uz suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa.
- (11) Nadzor parkiranja vozila na mjestima na kojima je parkiranje vremenski ograničeno obavljaju pravne osobe koje odrede jedinice lokalne samouprave.
- (12) Upravni i inspekcijski nadzor nad jedinicama lokalne samouprave i drugim subjektima kad obavljaju poslove iz ovoga članka obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove.
- (13) Ministarstvo dostavlja podatke o vlasnicima, odnosno korisnicima vozila na temelju ugovora o leasingu jedinicama lokalne samouprave, odnosno pravnim osobama koje odrede jedinice lokalne samouprave, radi obavljanja poslova iz članka 5. stavka 4. i 11. ovoga Zakona.
- (14) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj odgovorna osoba u tijelu jedinice lokalne samouprave ili drugih subjekata, koje ovlasti jedinica lokalne samouprave, ako obavlja poslove suprotno odredbama ovoga članka.
- (15) Suglasnost iz stavka 1., 4. i 7. ovoga članka daje se rješenjem.
- (16) Protiv rješenja iz ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Članak 40.

- (1) Osobe sa 80 ili više posto tjelesnog oštećenja, odnosno osobe koje imaju oštećenje donjih ekstremiteta 60 ili više posto, mogu propisanim znakom pristupačnosti označiti vozilo u kojem se prevoze.
- (2) Prava koja proizlaze iz znaka pristupačnosti ne smije koristiti osoba koja nije osoba s invaliditetom.
- (3) Znak pristupačnosti izdaje nadležno upravno tijelo županije odnosno Grada Zagreba, na zahtjev stranke i na ime osobe s invaliditetom, odnosno za vozila udruga osoba s invaliditetom na ime udruge, a izgled znaka, uvjete za njegovo stjecanje, način obilježavanja parkirališnog mjesta te prava koja se na temelju njega mogu ostvarivati pravilnikom propisuje ministar nadležan za poslove prometa, uz prethodnu suglasnost ministra nadležnog za zdravstvo.
- (4) Protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja znaka pristupačnosti može se podnijeti žalba ministarstvu nadležnom za poslove prometa.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako izda znak pristupačnosti osobi koja za to ne ispunjava uvjete iz ovoga

članka.

(6) Za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja svoj znak pristupačnosti ustupi drugoj osobi na korištenje ili koja ga koristi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.

(8) Osobi koja bude dva ili više puta pravomoćno kažnjena za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka, privremeno će se oduzeti znak pristupačnosti na rok od dvije godine.

Članak 51.

(1) Vozač je dužan brzinu kretanja vozila prilagoditi osobinama i stanju ceste, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta te gustoći prometa tako da vozilo može pravodobno zaustaviti pred svakom zaprekom koju, u konkretnim uvjetima, može predvidjeti, odnosno da može pravodobno postupiti prema prometnom pravilu ili znaku.

(2) Vozač ne smije bez opravdanih razloga voziti tako sporo da bitno usporava prometni tok ili ugrožava druge sudionike u prometu. Kada se iza vozila koje se kreće brzinom koja je manja od najveće dopuštene brzine na cesti, ili dijelu ceste po kojoj se kreće, ili manja od brzine prometnog toka vozila u prometu na tom dijelu ceste, nakupi kolona vozila koja ga ne mogu sigurno preteći, vozilo se mora na prvom pogodnom mjestu isključiti iz prometa i propustiti kolonu vozila iza sebe.

(3) Kada je brzina kretanja vozila iz prethodnog stavka manja od polovice najveće dozvoljene brzine na cesti ili dijelu ceste, vozač takvog vozila mora uključiti sve pokazivače smjera, osim kada koristi žuto rotacijsko svjetlo.

(4) Brzina kretanja vozila na cesti uz normalne prometne uvjete ne smije se ograničiti ispod 40 km na sat.

(5) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji brzinu kretanja svog vozila ne prilagodi osobinama i stanju ceste i drugim uvjetima ili ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka.

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

Članak 57.

(1) Na raskrižju cesta iste važnosti ili u susretu s drugim vozilom vozač je dužan propustiti vozilo koje nailazi s njegove desne strane.

(2) Vozač vozila koje skreće ulijevo dužan je propustiti vozilo koje, dolazeći iz suprotnog smjera, zadržava smjer svojeg kretanja ili skreće udesno, osim ako postavljenim prometnim znakom nije drukčije određeno.

(3) Iznimno od odredaba stavka 1. i 2. ovoga članka, na raskrižju ili pri susretu s vozilom koje se kreće po tračnicama vozač je dužan propustiti takvo vozilo bez obzira s koje strane dolazi, osim ako postavljenim prometnim znakom nije drukčije određeno.

(4) Vozač koji ulazi vozilom na cestu koja je prometnim znakom označena kao cesta s prednošću prolaska dužan je propustiti sva vozila koja se kreću tom cestom.

(5) Vozač je dužan propustiti sva vozila koja se kreću cestom na koju ulazi i kad ta cesta nije prometnim znakom označena kao cesta s prednošću prolaska, ako vozilom ulazi sa ceste bez suvremenoga kolničkog zastora na cestu sa suvremenim kolničkim zastorom.

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

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

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

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

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

Članak 82.

(1) Vozač ne smije zaustaviti ili parkirati vozilo:

- 1) na obilježenome pješačkom prijelazu i na udaljenosti manjoj od 5 m od tog prijelaza i na prijelazu biciklističke staze preko kolnika,
- 2) na prijelazu ceste preko željezničke ili tramvajske pruge u istoj razini,
- 3) na željezničkim ili tramvajskim prugama i u blizini tih pruga ako se time sprječava promet vozila koja se kreću po tračnicama,
- 4) na raskrižju i na udaljenosti manjoj od 5 m od najbližeg ruba poprečnog kolnika,
- 5) u tunelima, na mostovima, u podvožnjacima i na nadvožnjacima te na udaljenosti manjoj od 15 metara od mosta, tunela, podvožnjaka i nadvožnjaka,
- 6) na dijelu ceste u blizini vrha prijevoja i u zavoju gdje je preglednost ceste nedovoljna i gdje se vozila ne bi mogla obići bez opasnosti,
- 7) na mjestu na kojem bi vozilo zaklanjalo postavljeni prometni znak ili uređaj za davanje znakova prometnim svjetlima,
- 8) na biciklističkoj stazi, odnosno traci,
- 9) na dijelu kolnika koji je kao stajalište za vozila javnog prijevoza putnika obilježen oznakama na kolniku ili prometnim znakom,
- 10) na nogostupu i pješačkoj zoni,
- 11) ispred kolnoga ulaza u zgradu, sklonište, dvorište ili garažu, iznad priključka na vodovodnu mrežu i ulaza u kanalizaciju ili drugu komunalnu mrežu te na mjestima rezerviranim za vozila opskrbe ili na mjestima namijenjenim i obilježenim kao mjesta za odlaganje kućnog otpada, ispred i na vatrogasnim i drugim komunalnim i javnim prolazima i prilazima,
- 12) na dijelu ceste gdje bi širina slobodnog prolaza od zaustavljenoga ili parkiranog vozila do neisprekidane uzdužne crte na kolniku ili do neke zapreke na cesti bila manja od 3 m, odnosno do suprotnog ruba kolnika manja od 4 m, odnosno u krugu od 3 m od posebnim oznakama na kolniku označenog podzemnog ili nadzemnog hidranta,
- 13) na mjestu rezerviranom za parkiranje vozila osoba s invaliditetom.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, na mjestima iz točke 10. ovoga članka, zaustavljanje je dopušteno ako je za kretanje pješaka ostavljeno najmanje 1,6 m širine na površini za kretanje pješaka, s tim da ta površina ne može biti uz rub kolnika. Pod istim uvjetima može se i parkirati ako je to dopušteno prometnim znakom.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavka 1. točke 13. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama stavka 1. točke 1. do 12. ovoga članka.

Članak 84.

(1) Policijski službenik ili službenik jedinice lokalne samouprave, naredbom će odrediti da se vozilo premjesti na drugo mjesto ako je zaustavljeno ili parkirano na cesti na kojoj ugrožava

sigurnost prometa ili ometa normalan tok prometa i kad je parkirano ili zaustavljeno:

- 1) na mjestu rezerviranom za zaustavljanje i parkiranje vozila osoba s invaliditetom,
 - 2) na obilježenome pješačkom prijelazu, pješačkom otoku i pješačkoj zoni,
 - 3) na nogostupu ako pješak prilikom kretanja mora zbog vozila silaziti na kolnik ili drugu površinu (slobodan prolaz između parkiranog vozila i zgrade manji od 100 cm),
 - 4) na prijelazu ceste preko željezničke ili tramvajske pruge u istoj razini ili u blizini tih pruga ako se time sprječava promet vozila koja se kreću po tračnicama,
 - 5) na raskrižju i na udaljenosti manjoj od 5 m od najbližeg ruba poprečnog kolnika, ako smanjuje preglednost prometa,
 - 6) u tunelu, na mostu, u podvožnjaku, na nadvožnjaku te na dijelu ceste ispod mosta i nadvožnjaka,
 - 7) na dijelu ceste u blizini vrha prijevoja i u zavoju gdje je preglednost ceste nedovoljna i gdje se vozila ne bi mogla obići bez opasnosti,
 - 8) na mjestu na kojem bi parkirano vozilo onemogućilo pristup drugom vozilu radi parkiranja ili izlazak nekom već parkiranom vozilu i ispred kolnog ulaza u zgradu, garažu ili dvorište, ispred i na vatrogasnim i drugim komunalnim i javnim prolazima i prilazima, odnosno u krugu od 3 m od posebnim oznakama na kolniku označenog podzemnog ili nadzemnog hidranta,
 - 9) na biciklističkoj stazi ili traci, ili na prijelazu biciklističke staze, odnosno trake preko kolnika,
 - 10) na dijelu kolnika koji je kao stajalište za vozila javnog prijevoza putnika obilježen oznakama na kolniku ili postavljenim prometnim znakom,
 - 11) na mjestu na kojem bi vozilo zaklanjalo postavljene prometne znakove ili uređaje za davanje znakova prometnim svjetlima,
 - 12) na dijelu ceste gdje bi širina slobodnog prolaza od zaustavljenog ili parkiranog vozila do neisprekidane uzdužne crte na kolniku ili do neke zapreke na cesti, bila manja od 3 m, odnosno do suprotnog ruba kolnika manja od 4 metra.
- (2) Vozilo koje je nepropisno zaustavljeno ili parkirano na mjestima iz stavka 1. ovoga članka ne može se blokirati na tome mjestu u smislu odredaba članka 5. stavka 1. točke 8. ovoga Zakona.
- (3) Prije izdavanja naredbe za premještanje vozila po stavku 1. ovoga članka, položaj nepropisno zaustavljenog ili parkiranog vozila utvrđuje se fotografijom, skicom ili video zapisom.

Članak 86.

- (1) Troškove premještanja vozila u slučajevima iz članka 84. ovoga Zakona snosi vlasnik, odnosno korisnik vozila.
- (2) Visinu troškova premještanja vozila propisuju jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

Članak 93.

- (1) U prometu na cesti biciklom i mopedom smije se vući prikolicu s dva kotača pričvršćenu tako da je osigurana stabilnost vozila. Prikolica ne smije biti šira od 80 cm, a ukupna masa ne smije biti veća od 50 kg. Na stražnjoj strani mora imati dva katadioptera propisana za priključna vozila.
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla i mopeda ako postupi suprotno stavku 1. ovoga članka.

Članak 101.

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

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

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

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

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

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

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

Članak 105.

(1) Od prvog sumraka do potpunog svanuća (noću), a i danju u slučaju smanjene vidljivosti, moraju nositi upaljena svjetla kad se kreću kolnikom izvan naselja:

1) skupina pješaka koja se kreće u organiziranoj koloni ili povorci – najmanje jedno bijelo ili žuto svjetlo na čelu kolone, odnosno povorke i najmanje jedno crveno svjetlo na njezinu začelju,

2) vođači teglećih, tovarnih i jahaćih životinja i goniči stoke – najmanje jedno bijelo ili žuto svjetlo naprijed i najmanje jedno crveno svjetlo straga.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj pješak, odnosno vodič ili gonič stoke ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.

19. PROMET BICIKALA, MOPEDA I MOTOCIKALA

Članak 112.

(1) Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika.

(2) Ako se dva ili više vozača bicikala, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga.

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

Članak 113.

(1) Vozač bicikla, mopeda i motocikla mora upravljati vozilom na način kojim se ne umanjuje stabilnost vozila i ne ometaju drugi sudionici u prometu, a osobito ne smije skidati istodobno obje ruke s upravljača, pridržavati se za drugo vozilo, prevoziti, vući ili gurati predmete koji ga mogu ometati u upravljanju vozilom ili ugrožavati druge sudionike u prometu.

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

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

Članak 114.

(1) Vozač motocikla ili mopeda te vozač lakog četverocikla bez zaštitne kabine i četverocikla bez zaštitne kabine, kao i osobe koje se prevoze na tim vozilima, moraju, za vrijeme vožnje na cesti, na glavi nositi propisanu, homologiranu i uredno pričvršćenu zaštitnu kacigu. Zaštitnu kacigu, za vrijeme vožnje na cesti, na glavi moraju nositi i vozači bicikla mlađi od 16 godina.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač motocikla, mopeda, lakog četverocikla bez zaštitne kabine i četverocikla bez zaštitne kabine, kao i osoba koja se prevozi tim vozilima, ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla ako postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka.

Članak 120.

Stoku u stadu, krdu ili pojedino grlo ne smije cestom goniti ili voditi osoba koja, s obzirom na uzrast i sposobnost, ne može nadzirati stoku i poduzimati potrebne radnje da se izbjegne opasnost.

Članak 124.

(1) Pješak se ne smije kretati ni zadržavati na kolniku.

(2) Na kolniku je zabranjeno igranje, vožnja dječjim biciklom, romobilom i koturaljkama, kao i sanjkanje, skijanje i sl.

(3) Pješak se mora kretati nogostupom ili drugom površinom određenom za kretanje pješaka, odnosno površinom pokraj kolnika prikladnom za kretanje pješaka.

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

Članak 128.

(1) Pješak koji gura ručna kolica, bicikl, moped ili motocikl, osobe koje se kreću pomoću prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda te organizirana kolona pješaka moraju se kretati uz desni rub kolnika u smjeru kretanja.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj pješak ako postupi suprotno stavku 1. ovoga članka.

Članak 139.

(1) Autocestom, brzom cestom i cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila ne smiju se kretati pješaci, zaprežna vozila, bicikli i životinje, pomoćna pješačka sredstva, kao ni vozila koja ne mogu razviti brzinu kretanja veću od 60 km/h.

(2) Odredba stavka 1. ovoga članka ne odnosi se na vozila oružanih snaga Republike Hrvatske i ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, vozila sa posebnom dozvolom te vozila pravnih ili fizičkih osoba obrtnika nadležnih za održavanje ceste kada daju posebne svjetlosne znakove (žuto trepćuće svjetlo).

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

Članak 151.

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

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

Članak 152.

(1) Da bi omogućili prolaz vozilima iz članka 149. i 151. ovoga Zakona, pješaci su se dužni skloniti, a druga vozila propustiti i prema potrebi, zaustaviti se dok ta vozila ne prođu, na način da se vozila u desnoj prometnoj traci pomiču udesno a vozila u lijevoj prometnoj traci ulijevo.

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

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

Članak 158.

(1) U vozilu ili na vozilu smije se prevoziti u prometu na cesti onoliko osoba koliko ima ugrađenih sjedala, odnosno koliko je upisano u prometnoj dozvoli.

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

(3) Za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.

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

Članak 196.

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

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

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

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

- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji upravlja vozilom u prometu na cesti, a isteklo mu je važenje vozačke dozvole te ako je ispunio uvjete za upravljanje motornim vozilom, a nije mu izdana vozačka dozvola.
- (6) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbama stavaka 3. i 4. ovoga članka.

Članak 197.

Vozač koji upravlja vozilom u prometu na cesti mora biti tjelesno i duševno sposoban upravljati vozilom te za to imati potrebno znanje i vještinu.

Članak 199.

- (1) Vozač vozila C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE i H, instruktor vožnje, mladi vozač, kao i vozač vozila B kategorije kada upravlja vozilom u profesionalne svrhe (taksisti, vozači hitne pomoći, vozači u tvrtkama i tijelima državne vlasti itd.), ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola.
- (2) Vozač vozila kategorije A1, A2, A, B, BE, F, G i AM ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.
- (3) Smatrat će se da je vozač počeo upravljati vozilom ako je pokrenuo vozilo s mjesta.
- (4) Smatrat će se da vozač ima alkohola u krvi ako je njegova prisutnost utvrđena analizom krvi i urina ili analizom krvi, mjerenjem količine alkohola u litri izdahnutog zraka, liječničkim pregledom ili drugim metodama i aparatima.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje iz stavka 1. ovoga članka ako u krvi ima alkohola do 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.
- (6) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 do 1,00 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 1,00 do 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.
- (8) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.
- (9) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako je pod utjecajem droga ili lijekova.
- (10) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla i zapreznog vozila ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka ili ako je pod utjecajem droga ili lijekova.
- (11) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od:
- 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put,
 - 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put.

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

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

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

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

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

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

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

Članak 203.

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

(2) Predavač u autoškoli može biti osoba koja je završila najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, valjanu dozvolu instruktora vožnje i položen stručni ispit iz stavka 3. ovoga članka za predavača Prometnih propisa i sigurnosnih pravila.

(3) Program stručnog ispita iz stavka 1. i 2. ovoga članka te način njegove provedbe propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove.

(4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje koja ima najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, zdravstveno sposobna za vozača i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije te koja je navršila 24 godine starosti.

(5) Predavač iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći može biti doktor medicine osposobljen za izvođenje nastave iz tog nastavnog predmeta, prema programu koji utvrđuje ministar nadležan za zdravstvo.

(6) Za vrijeme osposobljavanja kandidata za vozača u upravljanju vozilom, instruktor vožnje dužan je imati kod sebe svoju vozačku dozvolu, dozvolu instruktora vožnje za one kategorije za koje obavlja osposobljavanje, nalog za osposobljavanje i dužan ih je pokazati na zahtjev policijskog službenika i ovlaštenog nadzornika.

(7) Dozvolu stručnom voditelju autoškole, predavaču i instruktoru vožnje izdaje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a predavaču iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći izdaje ministarstvo nadležno za zdravstvo.

(8) Osobama iz stavka 7. ovoga članka neće se izdati odnosno ukinut će se dozvole za obavljanje propisanih poslova, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti ljudi, protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, krivotvorenja, protiv javnog

reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

(9) Novčanom kaznom od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako dopusti da kandidata za vozače osposobljava osoba koja ne ispunjava uvjete propisane ovim Zakonom.

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

(11) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj osoba koja osposobljava kandidata za vozača, a ne ispunjava za to propisane uvjete, kao i instruktor vožnje koji za vrijeme osposobljavanja kandidata za vozača kod sebe nema ili nema propisno popunjen nalog za osposobljavanje ili ga ne pokaže na zahtjev ovlaštene osobe.

(12) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj instruktor vožnje ako nema kod sebe dozvolu instruktora vožnje i vozačku dozvolu ili ih ne pokaže na zahtjev ovlaštene osobe.

Članak 206.

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

(2) Stručna organizacija iz stavka 1. ovoga članka mora imati:

1) prostorne i materijalno-tehničke uvjete koji osiguravaju obavljanje poslova na teritoriju Republike Hrvatske,

2) odgovarajuće stručne kadrove,

3) organizaciju rada i ustroj koji jamči trajno i kvalitetno obavljanje poslova,

3) odgovarajuću informatičku i tehničku podršku za obavljanje povjerenih poslova.

(3) Uvjete iz stavka 2. ovoga članka propisat će ministar nadležan za unutarnje poslove.

(4) Ministar nadležan za unutarnje poslove, utvrđuje način obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te vođenje dokumentacije i evidencija o tim poslovima.

(5) Ovlaštena stručna organizacija na temelju propisa ministarstva nadležnog za unutarnje poslove svojim općim aktima utvrđuje način obavljanja poslova koji su joj povjereni te utvrđuje i vodi dokumentaciju i evidencije o poslovima koje obavlja. Opći akti objavljuju se u »Narodnim novinama«.

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

(7) Poslove stručnog nadzora obavlja ovlaštena osoba stručne organizacije (ovlašteni nadzornik) koja je završila najmanje specijalistički diplomski stručni studij ili preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij prometnog smjera (cestovnog) te stekla odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom, najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima osposobljavanja kandidata za vozače.

(8) Osoba iz stavka 7. ovoga članka mora imati položen stručni ispit. Program stručnog ispita te način njegove provedbe propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove.

(9) Osoba iz stavka 7. ovoga članka ne može obavljati poslove stručnog nadzora ako je pravomoćno osuđena za kaznena djela protiv života i tijela, protiv slobode i prava čovjeka i građanina, protiv Republike Hrvatske, protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom, protiv spolne slobode i spolnog ćudoređa, protiv imovine, protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, protiv vjerodostojnosti isprava, protiv javnog reda, protiv

službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti odnosno ako je pravomoćno osuđena za prekršaj iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

(10) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako povjerene poslove ne obavlja stručno ili ih obavlja suprotno odredbama ovoga članka.

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

Članak 208.

(1) Vozački ispit može polagati samo kandidat za vozača koji je završio osposobljavanje po propisanom programu i ako je navršio broj godina potrebnih za izdavanje vozačke dozvole za kategoriju za koju se osposobio. Polaganje vozačkog ispita prijavljuje se ovlaštenoj stručnoj organizaciji iz članka 206. ovoga Zakona.

(2) Vozački ispit čini jedinstvenu cjelinu i sastoji se od nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila, Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći i Upravljanje vozilom. Ispit iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom provodi ovlaštenu ispitivač koji ima dopuštenje (licenciju) ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. Ispit iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provodi ovlaštenu ispitivač koji ima dopuštenje (licenciju) ministarstva nadležnog za zdravstvo. Rezultati ispita upisuju se u Knjžicu kandidata za vozača.

(3) Osobama iz stavka 2. ovoga članka neće se izdati odnosno ukinut će se dopuštenja (licence) za obavljanje propisanih poslova, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv slobode i prava čovjeka i građanina, protiv Republike Hrvatske, protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom, protiv spolne slobode i spolnog ćudoređa, protiv imovine, protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa, protiv vjerodostojnosti isprava, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

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

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

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

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

(8) Audiosnimke i videosnimke iz stavka 6. ovoga članka čuvaju se godinu dana.

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

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

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

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

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

Članak 211.

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

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

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

(4) Učenici iz stavka 2. ovoga članka imaju pravo na polaganje vozačkog ispita u tri ispitna roka bez naknade. Ako ne polože vozački ispit u propisanom roku, plaćaju naknadu za svaki sljedeći pristup ispitu iz pojedinog nastavnog predmeta, sukladno Odluci o visini naknade za polaganje vozačkog ispita iz članka 208. stavka 10. ovoga Zakona.

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

(6) Osposobljavanje iz stavka 5. ovoga članka obavlja se u skladu s odredbama Programa vozačkog ispita i Pravilnika o osposobljavanju kandidata za vozače, a u sklopu Nastavnog plana i programa za zanimanje vozač motornog vozila u redovitom srednjoškolskom obrazovnom programu. Osposobljavanje iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom može započeti nakon što učenik položi ispit iz nastavnih predmeta Prometni propisi i sigurnosna pravila i Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći.

Članak 215.

(1) Biciklom na cesti smije upravljati osoba koja je navršila 14 godina.

(2) Djeca s navršениh devet godina koja su u školama osposobljena za upravljanje biciklom i za to im je izdana potvrda, smiju samostalno upravljati biciklom na cesti, a druga djeca s navršениh devet godina samo u pratnji osobe koja je navršila 16 godina.

(3) Program osposobljavanja za vožnju biciklom, program biciklističkog ispita i obrazac potvrde iz stavka 2. ovoga članka propisuje ministar nadležan za poslove obrazovanja.

(4) Zaprežnim vozilom smije upravljati državnom i županijskom cestom samo osoba koja je navršila 16 godina, a na ostalim cestama osoba koja je navršila 10 godina.

Članak 219.

(1) Izdavanje vozačkih dozvola podliježe sljedećim uvjetima:

- a) dozvole za kategorije C1, C, D1 i D izdaju se vozačima koji su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B;
- b) dozvole za kategorije BE, C1E, CE, D1E i DE izdaju se samo vozačima koji su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B, C1, C, D1 i D;
- c) dozvola za kategoriju H izdaje se samo vozačima koji su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B.

(2) Valjanost vozačke dozvole određuje se kako slijedi:

- a) vozačke dozvole izdane za kategorije C1E, CE, D1E i DE vrijede i za kombinaciju vozila u kategoriji BE;
- b) vozačke dozvole izdane za kategoriju CE vrijede za kategoriju DE sve dok vozač ima pravo upravljati vozilima D kategorije;
- c) vozačke dozvole izdane za kategorije CE i DE vrijede za kombinaciju vozila u kategorijama C1E i D1E.
- d) vozačke dozvole izdane za kategorije A1, A2, A, B, C1, C, D1, D i H vrijede za vozila kategorije AM, F i G;
- e) vozačke dozvole izdane za kategoriju A2 vrijede za vozila kategorije A1.
- f) Vozačke dozvole izdane za kategorije A, C i D vrijede za vozila kategorije A1, A2, C1 i D1.

Članak 220.

Nijedna osoba ne smije imati više od jedne vozačke dozvole.

Članak 222.

(1) Vozačka dozvola izdat će se na zahtjev osobe koja nadležnom tijelu preda uvjerenje o položenom vozačkom ispitu, ako udovoljava uvjetima iz ovoga Zakona.

(2) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B, BE, F i G kategorije izdaje se s rokom važenja od 10 godina. Prilikom produljenja vozačke dozvole vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača u slučaju kada je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana.

(3) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE i H kategorije izdaje se s rokom važenja od pet godina. Po isteku roka od pet godina, vozač iz ovoga stavka prilikom produljenja vozačke dozvole dužan je podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača.

(4) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima instruktoru vožnje i vozaču B kategorije koji upravlja vozilom u profesionalne svrhe izdaje se s rokom važenja od 10 godina. Po isteku roka od deset godina, vozač iz ovoga stavka i instruktor vožnje prilikom produljenja vozačke dozvole dužan je podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača.

(5) Osobi čije zdravstveno stanje u vrijeme zdravstvenog pregleda nije takvo da bi bilo smetnja za izdavanje vozačke dozvole, ali je neophodan zdravstveni nadzor u kraćem razdoblju, vozačka dozvola se izdaje s rokom važenja predloženim u uvjerenju o zdravstvenom pregledu. Ovaj rok ne može biti kraći od jedne godine.

Članak 229.

- (1) Kad upravlja vozilom, vozač mora kod sebe imati vozačku dozvolu ili potvrdu o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole i dužan ju je pokazati na zahtjev policijskog službenika.
- (2) Vlasnik vozila odnosno osoba kojoj je vozilo povjereno ne smije dati vozilo na upravljanje osobi za koju je mogao ili morao znati da nema pravo upravljati vozilom (upravlja vozilom prije stjecanja prava na upravljanje, za vrijeme dok joj je izrečena sigurnosna mjera zabrane upravljanja vozilom ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom ili mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili je isključena iz prometa, nema upisanu odgovarajuću kategoriju, upravlja vozilom bez pomagala ili ne postupa po uvjetima i ograničenjima navedenim u vozačkoj dozvoli, kojoj je vozačka dozvola oduzeta ili ukinuta), osobi za koju se na temelju njezina ponašanja može zaključiti da je pod utjecajem droga ili lijekova ili koja u krvi ima nedozvoljenu količinu alkohola ili je pod vidnim utjecajem alkohola ili je u tolikoj mjeri umorna ili bolesna da nije u stanju na siguran način upravljati vozilom.
- (3) Vlasnik vozila dužan je, na zahtjev policijskog službenika ili službene osobe jedinice lokalne samouprave koja obavlja poslove iz članka 5. stavka 4. ovoga Zakona, dati vjerodostojan podatak o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja, a pritom se dostava podataka o više osoba koje su upravljale vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja ne smatra dostavom vjerodostojnih podataka o identitetu osobe kojoj je dao vozilo na upravljanje.
- (4) Kad je vlasnik vozila, kojim je počinjen prekršaj propisan ovim Zakonom, pravna osoba, podatke iz stavka 3. ovoga članka dužna je dati odgovorna osoba u pravnoj osobi.
- (5) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji nema kod sebe vozačku dozvolu ili potvrdu o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole ili je ne pokaže na zahtjev policijskog službenika.
- (6) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila ako vozilo da na upravljanje osobi iz stavka 2. ovoga članka.
- (7) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila ili odgovorna osoba u pravnoj osobi ako, u roku od 15 dana, ne da vjerodostojan dokaz o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja.
- (8) Vozaču za kojeg se utvrdi osnovana sumnja u počinjenje prekršaja iz članka 49. stavka 5., članka 53. stavka 3., članka 59. stavka 6., članka 181. stavka 8., članka 199. stavaka 8. i 9., članka 216. stavka 3., članka 282. stavka 9., članka 286. stavaka 10. i 11. ili članka 289. stavka 4. ovoga Zakona, privremeno će se oduzeti vozilo kojim je upravljao, do donošenja odluke o prekršaju, ako je već najmanje dva puta pravomoćno kažnjen za prekršaje navedene u ovom stavku.
- (9) Sud je dužan odluku o prekršaju i postupanju s privremeno oduzetim vozilom donijeti u roku od 15 dana.
- (10) Troškove premještanja, smještaja i čuvanja privremeno oduzetog vozila snosi počinitelj prekršaja.

Članak 231.

- (1) Vozači su dužni podvrgavati se i nadzornim zdravstvenim pregledima.
- (2) Nadzorni zdravstveni pregledi vozača su redoviti i izvanredni.
- (3) Na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled upućuje se vozač za kojeg se opravdano sumnja da zbog zdravstvenih razloga više nije sposoban sigurno upravljati vozilom.
- (4) Na izvanredni nadzorni zdravstveni pregled uputit će se vozač i instruktor vožnje kod

kojih je utvrđen udio alkohola u krvi viši od 1,50 g/kg ili je utvrđeno da je upravljao vozilom pod utjecajem droga ili lijekova, kao i vozač i instruktor vožnje koji se odbiju podvrći ispitivanju imaju li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, nakon pravomoćnosti odluke o prekršaju ili su najmanje tri puta pravomoćno kažnjeni zbog upravljanja vozilom s nedopuštenom količinom alkohola u krvi.

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

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

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

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

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

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

Članak 232.

(1) Naknadu za nadzorni zdravstveni pregled vozača koji upravljaju vozilom u profesionalne svrhe, plaća pravna ili fizička osoba kod koje je vozač zaposlen.

(2) Ostali vozači sami plaćaju naknadu za redovni nadzorni zdravstveni pregled i naknadu za izvanredni nadzorni zdravstveni pregled ako se na izvanrednom pregledu utvrdi da nisu sposobni za vozača ili da su ograničeno sposobni.

(3) Ako se na izvanrednom nadzornom zdravstvenom pregledu utvrdi da je vozač sposoban za upravljanje motornim vozilom, naknadu za pregled plaća policijska uprava, odnosno policijska postaja koja ga je uputila na pregled.

(4) U slučajevima iz članka 231. stavka 4. ovoga Zakona, naknadu za izvanredni nadzorni zdravstveni pregled snosi vozač.

Članak 233.

(1) Ako se na nadzornom zdravstvenom pregledu utvrdi da vozač više nije sposoban sigurno upravljati vozilom za koje mu je izdana vozačka dozvola, zdravstvene ustanove dužne su izdati uvjerenje i dostaviti ga u roku od osam dana policijskoj upravi, odnosno policijskoj postaji prema mjestu prebivališta, odnosno privremenog ili stalnog boravišta odnosno koja je vozača uputila na pregled.

(2) Ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da kandidat za vozača nije duševno ili tjelesno sposoban za upravljanje vozilima, zdravstvene ustanove, trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi koji su obavili pregled dužni su u roku od osam dana o tome obavijestiti policijsku upravu, odnosno policijsku postaju na području koje kandidat za vozača ima prebivalište, odnosno na čijem području stranac ima prijavljen privremeni ili stalni boravak.

(3) Ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom, liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta.

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

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

Članak 234.

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

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

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

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

Članak 240.

(1) Prenosive pločice koriste se za vozila koja se kreću do mjesta carinjenja, homologacije, servisiranja, prodajnog i izložbenog mjesta, mjesta atestiranja, mjesta skladištenja/čuvanja, mjesta nadogradnje i za vozila kojima se obavlja pokusna vožnja.

(2) Prenosive pločice izdaju se najduže na rok od jedne godine.

(3) Za prenosive pločice izdaje se prometna dozvola i knjižica prometnih potvrda. Prometna dozvola izdaje se najduže na rok od jedne godine, uz uvjet da su plaćene propisane obveze.

(4) Kad upravlja vozilom koje je označeno prenosivim pločicama vozač mora kod sebe imati važeću potvrdu i prometnu dozvolu.

(5) O izdanim prenosivim pločicama vodi se evidencija.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako naredi ili dopusti da vozila iz stavka 1. ovoga članka sudjeluju u prometu na cestama poslije isteka važenja prenosivih pločica.

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

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako za vozilo iz stavka 1. ovoga članka ne izda uredno popunjenu važeću potvrdu.

(9) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom ako kod sebe nema važeću potvrdu i prometnu dozvolu ili ako ih ne pokaže na zahtjev policijskog službenika.

Članak 243.

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

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

Članak 253.

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

Članak 254.

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

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

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

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

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

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

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

Članak 260.

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

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

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

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

(5) Osobama iz ovoga članka neće se izdati odnosno ukinut će se dopuštenja (licencije) za obavljanje propisanih poslova, ako su pravomoćno osuđene za kaznena djela protiv života i tijela, protiv čovječnosti i ljudskog dostojanstva, protiv Republike Hrvatske, protiv strane države ili međunarodne organizacije, protiv spolne slobode, spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta, protiv osobne slobode, protiv opće sigurnosti ljudi, protiv zdravlja ljudi, protiv imovine i protiv sigurnosti prometa, protiv gospodarstva, krivotvorenja, protiv javnog reda, protiv službene dužnosti, koja se progone po službenoj dužnosti odnosno ako su pravomoćno osuđene za prekršaje iz ovoga Zakona za koje je propisana kazna zatvora.

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

Članak 278.

(1) Ispitivanje vozila i obradu dokumentacije u pravnoj osobi iz članka 277. ovoga Zakona mogu obavljati osobe koje su završile preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij strojarskog ili prometnog smjera (cestovnog) te stekle odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom koje imaju dopuštenje (licenciju) ministarstva nadležnog za poslove prometa.

(2) Pregled vozila za potrebe ispitivanja vozila iz stavka 1. ovoga članka mogu obavljati osobe koje su završile najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju

od tri godine strojarskog ili prometnog smjera (cestovnog) te stekle odgovarajući naziv u skladu s posebnim zakonom koje imaju dopuštenje (licenciju) ministarstva nadležnog za poslove prometa. Pregled vozila za potrebe ispitivanja vozila iz stavka 1. ovoga članka mogu obavljati i osobe koje su takve poslove obavljale prije stupanja na snagu ovoga Zakona.

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

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako ispitivanja obavljaju osobe koje ne ispunjavaju uvjete propisane ovim člankom.

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

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja obavlja poslove ispitivanja i pregleda, a za to ne ispunjava uvjete.

Članak 284.

(1) Policijska uprava, odnosno policijska postaja oduzet će vozačku dozvolu vozaču i instrukturu vožnje za kojeg se pregledom utvrdi da je postao tjelesno ili duševno nesposoban za upravljanje vozilima, za vrijeme dok ta nesposobnost traje.

(2) Vozaču ili instrukturu vožnje koji ima pravo upravljati motornim vozilima više kategorija, a to mu pravo za pojedine kategorije bude ograničeno zbog razloga predviđenih u stavku 1. ovoga članka, izdat će se na njegov zahtjev nova vozačka dozvola u koju će se upisati one kategorije vozila kojima ima pravo upravljati.

(3) Vozaču ili instrukturu vožnje koji se ne podvrgne nadzornom zdravstvenom pregledu na koji je upućen, vozačka će se dozvola oduzeti dok se tom pregledu ne podvrgne.

(4) Policijska uprava, odnosno policijska postaja oduzet će vozačku dozvolu vozaču i instrukturu vožnje za kojeg se izvanrednim zdravstvenim pregledom utvrdi da je ograničeno sposoban i izdat će na njegov zahtjev novu vozačku dozvolu sukladno utvrđenom ograničenju

(5) Policijska uprava, odnosno policijska postaja odbit će izdati vozačku dozvolu kandidatu za vozača, odnosno oduzet će vozačku dozvolu vozaču ili instrukturu vožnje čija je zdravstvena sposobnost različito ocijenjena u jednoj ili više zdravstvenih ustanova, sve dok drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo iz članka 234. stavka 1. ovoga Zakona ne utvrdi da je zdravstveno sposoban za upravljanje vozilima kategorija za koje se vozačka dozvola izdaje, odnosno oduzima.

(6) Protiv rješenja iz stavka 1., 3., 4. i 5. ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Članak 285.

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

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

podvrgnuti ispitivanju,

2) koji nema pomagala za koja je navedeno u vozačkoj dozvoli da ih mora koristiti tijekom upravljanja ili ne postupa po uvjetima i ograničenjima upisanim u vozačkoj dozvoli (članak 196. stavak 2.),

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Članak 286.

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

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

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

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

(5) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova i vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova, a kojem je vozačka dozvola istekla, rješenjem će se odrediti da ne može podnijeti zahtjev za produljenje vozačke dozvole na rok od dvije godine, a zahtjev podnesen u roku od dvije godine će se rješenjem odbaciti.

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

(7) Vozaču koji je prije stjecanja prava na upravljanje vozilom u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se odrediti da ne može podnijeti zahtjev za izdavanje vozačke dozvole na rok od dvije godine, a zahtjev podnesen u roku od dvije godine će se rješenjem odbaciti.

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

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

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

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

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

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

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

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

Članak 288.

Pravomoćno izrečena mjera zabrane upravljanja motornim vozilom počinitelju prekršaja koji nije prije toga stekao pravo na upravljanje motornim vozilom, izvršit će se nakon stjecanja prava na upravljanje motornim vozilom odnosno izdavanja vozačke dozvole.

Članak 289.

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

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

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

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji upravlja vozilom za vrijeme dok su mu izrečene mjere iz stavka 1. ovoga članka.

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

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

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

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

Članak 297.

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

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

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

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

Članak 298.

Osobi koja počinj prometni prekršaj koristeći inozemnu vozačku dozvolu umjesto zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom može se primijeniti zaštitna mjera zabrane korištenja inozemne vozačke dozvole na području Republike Hrvatske, u trajanju od mjesec dana do dvije godine.

Članak 299.

Instruktor vožnje pod čijim se nadzorom kandidat za vozača osposobljava u nastavnom predmetu Upravljanje vozilom i ovlašteni ispitivač pod čijim se nadzorom provodi vozački ispit iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom kaznit će se za prekršaj što ga počinj kandidat za vozača osim ako nisu bili u mogućnosti spriječiti prekršaj.

- 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 (Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (preinačena))**
 - **Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa**

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Izvješće o provedenom savjetovanju za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo unutarnjih poslova
Svrha dokumenta	Izvješće o provedenom savjetovanju
Datum dokumenta	16.10.2021. godine
Verzija dokumenta	I.
Vrsta dokumenta	Izvješće
Naziv nacrta zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrta	Ministarstvo unutarnjih poslova
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrta?	-
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 portalu e-savjetovanje. Savjetovanje je bilo objavljeno 7. srpnja u trajanju od 30 dana.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Na savjetovanje su zaprimljena 224 komentara.
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI Primjedbe koje su prihvaćene Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	Analiza dostavljenih primjedbi se nalazi u zasebnom dokumentu.

Troškovi provedenog savjetovanja	Savjetovanje nije iziskivalo troškove.
----------------------------------	--

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

Redni broj	Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
1	<p>HRVATSKO DRUŠTVO ZA MEDICINU RADA HRVATSKOG LIJEČNIČKOG ZBORA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Hrvatsko društvo za medicinu rada Hrvatskog liječničkog zbora ovim putem šalje svoje komentare i prijedloge na Nacrt izmjena Zakona o sigurnosti prometa na cestama (ZSPC). Prije svega navodimo činjenicu da u izradi predmetnog Nacrta nisu bili angažirani niti imenovani članovi radne skupine iz strukovnih liječničkih društava Hrvatskog liječničkog zbora i drugih udruga liječnika u čijoj domeni se nalazi utvrđivanje zdravstvene sposobnosti vozača. Stoga navedni prijedlozi izmjena ZSPC-a koji se tiču utvrđivanja i/ili suspendiranja zdravstvene sposobnosti vozača nemaju stručnu, medicinsku podlogu već su uradak isključivo osoba iz redova predlagača. U prethodnoj komunikaciji predlagač je naveo da su u izradi predmetnih prijedloga izmjena sudjelovali zaposlenici Ministarstva zdravstva. Podatak je opsolentan, jer se odnosi na sudjelovanje administracije u zdravstvu a ne medicinske struke u izradi Nacrta izmjena Zakona. Svrha izmjena ZSPC-a je poboljšanje sigurnosti prometa na cestama, što se sigurno ne može postići isključivanjem iz izrade izmjena Zakona medicinske struke nadležne za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti vozača. U odnosu na članke Nacrta izmjena Zakona očitujemo slijedeće: Članak 37. Nacrta izmjena članka 233. Zakona Izmjenu stavka 3. u članku 233. Zakona smatramo neprihvatljivim iz razloga što nije naveden način na koji se utvrđuje promjena zdravstvenog stanja vozača koje utječe na sigurno upravljanje motornim vozilom niti je naveden način obavješćivanja nadležnih policijskih ureda. Usput navedeno, termin iz članka, "zdravstveni" pregled je netočan, postoje liječnički pregledi koje obavljaju liječnici, a ne "zdravstvo". Stoga predlažemo da se čitav novi stavak 3. briše iz Nacrta. Uvođenje novih članaka 4, 5 i 6 u članku 233. Zakona smatramo neprihvatljivim iz razloga što je potpuno nejasno, neodređeno i nepotpuno obrazložen postupak i rokovi za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti vozača za koje je "utvrđeno" da "privremeno nisu sposobni upravljati motornim vozilom" i kojima nije zadovoljan s navedenim "upozorenjem". "Upozorenje" stupa na snagu odmah, postaje vidljivo u Centralnom zdravstvenom informacijskom sustavu Republike Hrvatske (CEZIH), postaje vidljivo policiji, vozač je trenutno u prekršaju ukoliko upravlja motornim vozilom. Profesionalni vozači ne mogu obavljati poslove na svom radnom mjestu uslijed izdanog "upozorenja". Navodi se termin "izabranog liječnika". Postavlja se pitanje kako i kojim načinom</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Radna skupina za izradu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama imala je u svom sastavu i predstavnika Ministarstva zdravstva kao te su obavljene konzultacije s KOHOM-om i Hrvatskom liječničkom komorom. Intencija Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da se rasterete kako liječnici tako i policijski službenici te vozači. Budući da su liječnici obiteljske medicine i do sada obavijesti o promjeni zdravstvenog stanja Ministarstvu unutarnjih poslova dostavljali putem, Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske (CEZIH), izmjena je predložena da bi se izbjeglo slanje vozača na obavljanje zdravstvenog pregleda zbog privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju, a što posljedično vozačima smanjuje troškove. Nikakva nova obveza liječnicima obiteljske medicine nije uvedena niti novo administriranje. U slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje biti upućivan na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravište, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Službenici Ministarstva unutarnjih poslova nemaju pristup Centralnom zdravstvenom informacijskom sustavu Republike Hrvatske (CEZIH-u), već se elektronički generira obavijest o promjeni zdravstvenog stanja, a pri tome se ne zna razlog promjene. Mišljenja smo da navedene izmjene idu upravo u smjeru stalnog održavanja i podizanja kvalitete liječničkih usluga u interesu zdravlja i društvenog blagostanja pučanstva, budući izabrani liječnici poznaju svoje pacijente te izravno vode brigu o njihovom zdravlju. Ničim se ne zadire u prava pacijenata, te se Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama ne zadire u neovisno i profesionalno djelovanje te očuvanje i promicanje slobode i ugleda liječničkog zvanja te promicanje dostojanstvenog i odgovornog profesionalnog ponašanja poštivanjem propisa u radu, pravila struke te kodeksa medicinske etike i deontologije. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih</p>

će "upozoravati" pacijente svi oni "neizabrani" liječnici, naprimjer bolnički i vanbolnički specijalisti, svi oni koji nisu izabrani liječnici obiteljske medicine, ginekologije, stomatologije i koji nemaju pristup CEZIH-u. Posebno ističemo da pristup CEZIHU nije omogućen niti specijalistima medicine rada koji utvrđuju zdravstvenu sposobnost vozača, a omogućen je pripadnicima Ministarstva unutarnjih poslova, što je tema za mnogo širu raspravu od rasprave putem eSavjetovanja. Nadalje, želimo ukazati na činjenicu da se izdavanjem "upozorenja" osobama koje su profesionalni vozači trenutno ograničava ustavno pravo na rad i pravo na dostupnost radnog mjesta definirano člankom 54. Ustava Republike Hrvatske. Zbog navedenih razloga predlažemo da se novi stavci 4, 5 i 6 u članku 233. Zakona brišu iz prijedloga Nacrta izmjena ZSPC-a. Članak 38. Nacrta izmjena članka 234. Zakona U stavku 1. iza riječi "zdravstvene ustanove" potrebno je dodati "i specijalista medicine rada u privatnoj praksi" Ukazujemo na navođenje termina "opravdane sumnje" u tekstu stavka 2. članka, kojim se pripadnicima policije daje pravo da derogiraju ocjenu zdravstvene sposobnosti vozača utvrđenu od nadležnog specijaliste medicine rada i konzilijarnih suradnika, na osnovu anonimnog i aproksimativnog sumnjičenja. Prema našim saznanjima niti u jednom drugom zakonskom propisu u RH ne postoji odredba kojom se dovodi u sumnju odluka liječnika zbog "osnovane sumnje" pripadnika policije te zbog koje se nalaže provođenje daljnjih postupaka i uzrokuju značajni dodatni troškovi zbog upućivanja imatelja uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti na pregled Drugostupanjskom povjerenstvu. Također, izdavanjem "upozorenja" o promjeni zdravstvenog stanja imatelju vozačke dozvole uzrokuju se dodatni troškovi i postupci izazvani ograničavanjem mobilnosti, čime su posebno pogodni svi vozači koji ne žive u velikim gradovima, zbog neadekvatne dostupnosti javnog prijevoza, uz već navedeno potencijalno ograničavanje ustavnih kategorija prava na rad i pristupa radnom mjestu. Ističemo i navod u 6. stavku da naknadu za zdravstveni pregled vozača koji su nezadovoljni izdanim "upozorenjem" o promjeni plaća taj isti vozač, što je u potpunoj suprotnosti s obrzaloženjem predlagača izmjena Zakona da se izmjenama žele postići uštede za vozače. Zbog navedenih razloga predlažemo da se novi stavci 2, 3 i 6 u članku 234. Zakona brišu iz prijedloga Nacrta izmjena ZSPC-a. Članak 46. Nacrta izmjena članka 285. Zakona Predloženom novelom u točki 7. članka uvodi se prekršajna odgovornost vozača kojem je izdato "upozorenje" o promjeni zdravstvenog stanja na koje, sukladno ranije navedenom, nije jasno u kojem roku i kojim putem vozač ostvaruje pravo na žalbu na predmetno "upozorenje" a kojim trenutno gubi pravo na upravljanje motornim vozilima. Zbog navedenih razloga predlažemo da se predložena točka 7 u članku 285. Zakona briše iz prijedloga Nacrta izmjena ZSPC-a. Ovim putem također ističemo da je predloženim Nacrtom izmjena Zakona uopće nije obuhvaćeno područje utvrđivanja zdravstvene sposobnosti starijih vozača i periodičnih pregleda istih. Predmetno područje je u Republici Hrvatskoj neadekvatno regulirano i u suprotnosti je i s

kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Policijski službenici mogu tijekom obavljanja nadzora prometa na cestama uočiti da zdravstveno stanje vozača nije istovjetno onome temeljem kojeg mu je izdabna vozačka dozvole (npr. nošenje naočala tijekom vožnje, a vozač nema upisano ograničenje za nošenje naočala u vozačkoj dozvole). Također napominjemo da je prilikom produljenja vozačke dozvole vozač dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača u slučaju kada je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana, uz iznimku vozača C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE i H, te instruktora vožnje i vozača B kategorije koji upravljaju vozilom u profesionalne svrhe. Obveza obavljanja zdravstvenih pregleda za vozače starije od 67 godina nisu predmet ovih izmjena i dopuna.

<p>postojećoj praksom u Europskoj uniji i s predloženim izmjenama u postojećoj zakonskoj regulativi od strane Europske komisije i Europske agencije za sigurnost cestovnog prometa. Argumenti za iznesene tvrdnje dostupni su na slijedećim poveznicama: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/old_en https://drive.google.com/file/d/1aofOYJWtgXXuBO5B8ir85wQ2YODVPUom/view?usp=sharing Zbog usklađenja s zakonskom regulativom Europske unije, odredbama i prijedlozima Europske komisije i Europske agencije za sigurnost cestovnog prometa predlažemo uvođenje novog članka 39. Nacrta izmjena ZSPC-a: U članku 222. stavak 2. mijenja se i glasi: „(2) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B, BE, F i G kategorije izdaje se s rokom važenja od 10 godina, a najduže do 67. godine života vozača. Prilikom produljenja vozačke dozvole, vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača ako je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana i prilikom produljenja vozačke dozvole nakon 67. godine života vozača.“. Napominjemo da je predložena izmjena identična izmjeni koju je predlagač izmjena Zakona i sam predložio, te putem eSavjetovanja branio i obrazlagao istu u Nacrtu izmjena ZSPC-a iz 2017. godine. Iz nepoznatih razloga, usprkos stručnoj argumentaciji za uvođenje predložene izmjene ista nije objavljena u konačnom tekstu Zakona.</p>	
<p>2 Jelena Rakić Matić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Kao spec.obiteljske medicine sa zgražanjem čitam navedeni prijedlog Zakona, u dijelu koji se odnosi na ocjenu zdravstvenog stanja vozača i njegove posljedične (ne)sposobnosti za upravljanjem vozilom. Umjesto da se uzme jedno dobro rješenje iz npr.Velike Britanije, koje jako dobro regulira navedenu problematiku izmišlja se topla voda i neki hrvatski model, koji je zapravo nakaradan, a nas obiteljske liječnike pretvara u policajce i cinkaroše naših pacijenata te će na duge staze rezultirati lošim ishodom liječenja i povećanim brojem oboljelih od kroničnih bolesti. 1. odnos liječnik - pacijent temelji se prvenstveno na povjerenju koje je vrlo bitno u procesu postavljanja dijagnoze, liječenja, praćenja i savjetovanja pacijenata. Jednom kad je taj odnos narušen u dijagnostici i liječenju postižu se lošiji rezultati. Kako, zašto? Vrlo jednostavno - ukoliko pacijent misli da ćemo ga radi neke njegove tegobe prijaviti da je nesposoban za vožnju on će uskratiti liječniku potpune informacije o tegobama koje ima, lažirat će simptome, neće uopće doći na pregled čime samo pogoršava situaciju te u konačnici će otići na pregled u privatnu polikliniku i lijekove kupiti na privatni recept, a sve kako bi izbjegao potencijalnu mogućnost da mu se zabrani vožnja na određeno vrijeme te da igdje u sustavu bude evidentiran njegov zdravstveni problem. Nama u obiteljskoj medicini jako je dobro poznato u kakvim sve okolnostima ljudi žive i kako ponekad našim pacijentima taj automobil život znači. Pacijent niti u jednom trenu ne bi smio birati između vozačke i liječnika/liječenja. 2. sasvim nejasno na koji se način</p>	<p>Nije prihvaćen Mišljenja smo da navedene izmjene idu upravo u smjeru stalnog održavanja i podizanja kvalitete liječničkih usluga u interesu zdravlja i društvenog blagostanja pučanstva, budući izabrani liječnici poznaju svoje pacijente te izravno vode brigu o njihovom zdravlju. Ničim se ne zadire u prava pacijenata, te se Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama ne zadire u neovisno i profesionalno djelovanje te očuvanje i promicanje slobode i ugleda liječničkog zvanja te promicanje dostojanstvenog i odgovornog profesionalnog ponašanja poštivanjem propisa u radu, pravila struke te kodeksa medicinske etike i deontologije. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda.</p>

<p>misli da ovo zakonsko rješenje smanjuje administrativno opterećenje liječnika obiteljske medicine?! 3. gdje je nestala osobna odgovornost građana? Zar su liječnici obiteljske medicine skrbnici svojim pacijentima te za njih preuzimaju svaku odgovornost? Nije li potrebno građane RH naučiti osobnoj odgovornosti i posljedicama ukoliko ista izostane? Kako je to moguće u uređenim europskim zemljama, samo nije u RH? Zašto svaki građanin/pacijent ne bi bio samo upozoren u kartonu da trenutno nije sposoban za vožnju (bez slanja tog podatka na CEZIH, odnosno policiji), a odluka o tome hoće li se pridržavati toga ili neće je na njemu, kao i posljedice ukoliko se toga ne bude pridržavao. Naravno, izuzeci su osobe s teškim dijagnozama, poput npr. određenih psihijatrijskih ili neuroloških oboljenja koja su TOČNO DEFINIRANA posebnim dokumentom, a ne da se sve svodi na osobno procjenu svakog od 2200 liječnika obiteljske medicine. Argumenti da se navedeno ne može definirati padaju u vodu jer npr. Velika Britanija ima točno sve definirano, a vozači znaju na čemu su i kakve su kazne ukoliko se ogluše na savjet liječnika.</p> <p>4. zašto bi liječnik obiteljske medicine uopće znao tko ima vozačku dozvolu ili ne? Pacijent nije dužan ni obavezan to reći liječniku, a može ga i slagati. Zar će LOM provjeravati u policiji istinitost navoda? 5. ovakvim zakonskim rješenjem na liječnike obiteljske medicine navlači se dodatna agresija pacijenata pa ćemo imati novi/stari problem nasilja nad zdravstvenim djelatnicima. Jelena Rakić Matić, spec.obiteljske medicine</p>	
<p>3 Lovro Makovec PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, u nastavku Vam šaljem prijedloge za poboljšanje zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. I. Predlažem da se u članku 1. stavku 4. kojim se mijenja točka 33. iza riječi: »tračnicama« dodaju riječi: »i osobnih prijevoznih sredstava«. II. Predlažem da se u članku 4. stavku 2. kojim se mijenja stavak 1. riječi: »odnosno druge površine kojom se kreće te« brišu. III. Predlažem da se članak 5. mijenja tako da glasi: »U članku 57. stavku 6. riječi: „bicikle koji“ zamjenjuju se riječima: „bicikle i osobna prijevozna sredstva koja“.« IV. Predlažem da se u članku 8. stavak 1. mijenja tako da glasi: »U članku 86. stavku 1. iza riječi: „Troškove premještanja“ dodaju se riječi: „ili pokušaja premještanja“.« te da se stavak 2. kojim se mijenja stavak 1. briše. V. Predlažem da se u članku 11. stavku 4. kojim se mijenja dosadašnji stavak 2. riječ: »odredbi« zamijeni riječi: »odredbama«. VI. Predlažem da se u članku 13. stavak 6. kojim se dodaje stavak 5. briše. VII.a Predlažem da se u članku 15. stavak 1. mijenja tako da glasi: »U članku 114. stavku 1. riječi: „Zaštitnu kacigu, za vrijeme vožnje na cesti, na glavi moraju nositi i vozači bicikla mlađi od 16 godina.“ brišu se.« VII.b Predlažem da se u članku 15. iza stavka 1. dodaje novi stavak 2. koji glasi: »Iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi: „(2) Zaštitnu kacigu, za vrijeme vožnje na cesti, na glavi moraju nositi i vozači bicikla mlađi od 16 godina kao i osobe koje se prevoze na biciklu te vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16</p>	<p>Djelomično prihvaćen Nije potrebno dodati riječi osobnih prijevoznih sredstava, budući su posebno definirani. Vozilo se može kretati i drugim površinama koje nisu ceste te se vozač svejedno mora vožnju prilagoditi uvjetima. Izmjenit će se odredba članka 5. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Potrebno je dodati riječi „ili pokušaja premještanja“ u oba stavka članka 86. važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Nije jasno na koji članak Nacrta prijedloga se Vaš komentar odnosi. Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih. Izmijeniti će se odredba članka 15. stavka 1. Nacrta Prijedloga. Odbija se prijedlog za izmjenom članka 17. stavka 2. Odbija se prijedlog za izmjenom članka 19. budući se ovakvim izmjenama dobije isti tekst odredbe. Odbija se prijedlog za izmjenom predloženog članka 21, budući prekršajne odredbe postoje u važećem Zakonu o sigurnosti prometa na cestama. Vozila pod pratnjom su isto ovlaštena za prolazak kroz sigurnosni koridor. Osobno prijevozno sredstvo posjeduje pogon, te stoga bilo kakvo ometanje može izazvati nezgode, a što mobilni ili druge definitivno predstavljaju. Ovlašteni ispitivač mora za vrijeme polaganja nastavnog predmeta Upravnjanja vozilom imati sve dokumente kako bi se moglo provjeriti smije li provoditi ispit. Odbija se prijedlog za izmjenom predloženog članka 26. stavka 5, budući se navedeno odnosi na sva rješenja koja se donose temeljem odredbi članka 203. Važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Sve osobe moraju na zahtjev ovlaštene osobe dokazati valjanim</p>

godina.“ te dosadašnji stavci 2. i 3. postaju stavci 3. i 4.« VIII. Predlažem da se u članku 17. stavku 2. riječ: »i/ili« zamijeni riječi: »ili«. IX. Predlažem da se članak 19. mijenja tako da glasi: »U članku 139. stavku 1. riječi: „bicikli i životinje“ zamjenjuju se riječima: „bicikli, osobna prijevozna sredstva, jahači, životinje“.« X. Predlažem da se u članku 21. stavak 1. mijenja tako da glasi: »U članku 152. stavak 1. mijenja se i glasi:« te da se stavci 3. i 4. kojima se mijenjaju stavci 2. i 3. brišu. XI. Predlažem da se u članku 21. stavku 2. kojim se dodaje stavak 1. brojevi: »148.,« brišu. XII. Predlažem da se članak 23. briše. XIII.a Predlažem da se u članku 26. stavci 1., 2. i 3. kojima se dodaje novi stavak 7. brišu. XIII.b Predlažem da se u članku 26. stavku 5. kojim se mijenja dosadašnji stavak 8. riječi: »ovoga članka« zamijene riječima: »stavka 7. ovoga članka«. XIII.c Predlažem da se u članku 26. stavak 9. kojim se mijenja dosadašnji stavak 12. briše. XIII.d Predlažem da se u članku 28. iza stavka 4. dodaje novi stavak 5. koji glasi: »Iza stavka 5. dodaje se novi stavak 6. koji glasi: „(6) Tijekom provedbe vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom ovlašteni ispitivač dužan je imati kod sebe vozačku dozvolu, dozvolu instruktora vožnje za one kategorije za koje provodi vozački ispit iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom te dozvolu ovlaštenog ispitivača i dužan ih je pokazati na zahtjev policijskog službenika i ovlaštenog nadzornika.“« XIII.e Predlažem da se u članku 28. iza stavka 6. dodaje novi stavak 7. koji glasi: »Iza stavka 13. dodaje se novi stavak 14. koji glasi: „(14) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj ovlašteni ispitivač ako nema kod sebe dozvolu instruktora vožnje, vozačku dozvolu i dozvolu ovlaštenog ispitivača ili ih ne pokaže na zahtjev ovlaštene osobe.“« XIV. Predlažem da se članak 34. stavak 1. mijenja tako da glasi: »U članku 229. stavku 3. iza riječi: „Vlasnik vozila“ dodaju se riječi: „odnosno korisnik“.« te da se stavak 2. kojim se mijenja stavak 3. briše. XV. Predlažem da se u članku 34. stavak 5. mijenja tako da glasi: »U stavku 8. riječi: „stavaka 12. i 13.“ zamjenjuju se riječima: „stavaka 10. i 11.“.« te da se stavak 6. briše. Prijedlozi koji nisu izravno povezani s predmetom ovoga Zakona: XVI. Predlažem da se u članku 2. stavku 1. točki 4. Zakona riječi: »za promet isključivo« zamijene riječima: »isključivo za promet«. XVII. Predlažem da se u članku 57. iza stavka 6. Zakona dodaje novi stavak 7. koji glasi: »(7) Iznimno od odredbi ovoga članka, ako se sudionici u prometu nalaze u takvoj situaciji da se odredbe ovoga Zakona o prednosti prolaska ne mogu primijeniti, sudionici u prometu međusobno se dogovaraju o prednosti prolaska.« te da dosadašnji stavci 7., 8. i 9. postaju stavci 8., 9. i 10. XVIII. Predlažem da se u članku 59. iza stavka 3. Zakona dodaje novi stavak 4. koji glasi: »(4) Iznimno od stavka 3. ovoga članka, ako se uz žuto treptavo svjetlo na istom mjestu nalazi prometni znak kojim se izražava pravilo o prednosti prolaska, sudionici u prometu dužni su postupati prema značenju tog prometnog znaka.« te da dosadašnji stavci od 4. do 10. postaju stavci od 5. do 11. XIX.a Predlažem da se u članku 82. stavku 1. točki 13. Zakona iza riječi: »invaliditetom« dodaje zarez i riječi: »osim ako je vozilo označeno znakom iz

dokumentima da imaju pravo obavljati navedene poslove. Dokumenti koje Ovlašteni ispitivač mora imati kod sebe, kao i prekršajna odredba predložena je u članku 26 Nacrta prijedloga Prijedlog za izmjenom članka 34. stavka 1. se odbija, budući se predloženi tekst već nalazi u Nacrtu prijedloga. Prijedlog za izmjenom članka 34. stavka 5. se odbija, budući se predloženim tekstom Nacrta prijedloga mijenjaju brojevi stavaka. Ne mogu se sudionici u prometu dogovarati o prednosti prolaska, već postupati sukladno postavljenim znakovima I signalizaciji te važećim propisima. Ukoliko je upaljeno žuto treptavo svjetlo (semafor nije u funkciji), onda vozači moraju upravljati vozilom sukladno postavljenim prometnim znakovima i signalizaciji. Prijedlozi nisu predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama.

članka 40. ovoga Zakona.« XIX.b Predlažem da se u članku 84. stavku 1. točki 1. Zakona iza riječi: »invaliditetom« dodaje zarez i riječi: »a vozilo nije označeno znakom iz članka 40. ovoga Zakona.« XX. Predlažem da se u članku 141. stavku 1. Zakona iza riječi: »drugo« dodaje riječ: »motorno«. XXI. Predlažem da se u članku 203. stavku 6. Zakona riječi: »u upravljanju vozilom« zamijene riječima: »iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom«. XXII. Predlažem da se u članku 203. stavku 6. Zakona riječi: »osposobljavanje, nalog« zamijene riječima: »osposobljavanje te nalog«. XXIII. Predlažem da se u članku 206. stavku 2. točki 4. Zakona broj: »3)« zamijeni brojem: »4)«. XXIV. Predlažem da se u članku 216. stavku 1. točki 4. Zakona broj: »4.« zamijeni brojem: »4)«. Obrazloženje: I. Budući da je iz definicije osobnog prijevoznog sredstva vidljivo da se pokreće snagom vlastitog motora, smatram da takva vozila ne bi trebala biti klasificirana kao motorna vozila. II. Budući da je vozač osoba koja na cesti upravlja vozilom, vozači se ne mogu kretati drugim površinama pa smatram da je navedene riječi potrebno brisati. III. Mišljenja sam da je potrebno uskladiti ostatak rečenice s dodanom odredbom. IV. Budući da se odredbom samo dodaju riječi, smatram da nije potrebno izmijeniti cijeli stavak. V. Budući da je člankom propisano više odredbi, smatram da je potrebno uskladiti izričaj. VI. Mišljenja sam da navedena odredba nije potrebna jer je navedeno već propisano člankom 12. stavkom 4. Zakona, odnosno prometnim znakovima C02, C02-1, H19 i H20. VII.a Mišljenja sam da je navedenu odredbu potrebno prenijeti u novi stavak. VII.b Mišljenja sam da je navedenu odredbu potrebno prenijeti u novi stavak. VIII. Mišljenja sam da bi ovaj stavak bio jasniji kad bi se upotrijebila navedena formulacija. IX. Mišljenja sam da bi ovaj stavak bio jasniji kad bi se upotrijebila navedena formulacija. X. Budući da se odredbom samo mijenja jedan stavak, smatram da nije potrebno izmijeniti cijeli članak. XI. Budući da je člankom 148. stavkom 2. i 5. Zakona već propisan način postupanja vozača i pješaka, smatram da je potrebno obrisati način postupanja za vozila iz tog članka. XII. Budući da je člankom 196. stavkom 3. Zakona već propisana zabrana upotrebe mobitela za vozila, a time i osobna prijevozna sredstva, smatram da je navedeni članak potrebno brisati. XIII.a Budući da u tom dijelu Zakona još nije propisan vozački ispit, kao ni ovlaštenu ispitivač, smatram da je navedene odredbe potrebno brisati. XIII.b Mišljenja sam da bi ovaj stavak bio jasniji kad bi se upotrijebila navedena formulacija, a i odredba o neizdavanju odnosno ukidanju dozvole za ovlaštenog ispitivača već je propisana člankom 6. Pravilnika o načinu obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te načinu izdavanja i oduzimanja dopuštenja ovlaštenom ispitivaču (»Narodne novine«, broj 141/11, 151/13, 102/20 i 127/20). XIII.c Budući da u tom dijelu Zakona još nije propisan vozački ispit, kao ni ovlaštenu ispitivač, smatram da je navedene odredbe potrebno brisati. XIII.d Mišljenja sam da je navedenu odredbu potrebno prenijeti u odgovarajući članak. XIII.e Mišljenja sam da je navedenu odredbu potrebno prenijeti u odgovarajući članak. XIV. Budući da se odredbom samo dodaju riječi, smatram da nije potrebno izmijeniti cijeli stavak. XV. Budući da se

<p>odredbom samo mijenjaju riječi, smatram da nije potrebno izmijeniti cijeli stavak. XVI. Budući da se u Zakonu spominje formulacija: »isključivo za promet«, smatram da je i ovdje potrebno upotrijebiti navedenu formulaciju. XVII. Mišljenja sam da je potrebno definirati prometne situacije na koje se Zakon ne može primijeniti, npr. na raskrižju cesta iste važnosti u kojem sva četiri vozača skreću ulijevo. XVIII. Budući da se u određenim slučajevima kvar semafora označava žutim treptavim svjetlom, smatram da je potrebno unijeti odredbu o poštivanju prometnih znakova na takvom raskrižju. XIX.a Budući da je člankom 40. Zakona propisan znak pristupačnosti, a u ostalom dijelu Zakona se takav znak nigdje ne spominje, smatram da je potrebno uvesti iznimke kod zaustavljanja i parkiranja. XIX.b Budući da je člankom 40. Zakona propisan znak pristupačnosti, a u ostalom dijelu Zakona se takav znak nigdje ne spominje, smatram da je potrebno uvesti iznimke kod zaustavljanja i parkiranja. XX. Budući da se na autocestu smiju uključiti motorna vozila koja vuku drugo vozilo (npr. priključno vozilo), smatram da je potrebno pobliže propisati na kakva se vozila odredba odnosi. XXI. Mišljenja sam da bi ovaj stavak bio jasniji kad bi se upotrijebila navedena formulacija. XXII. Mišljenja sam da bi ovaj stavak bio jasniji kad bi se upotrijebila navedena formulacija. XXIII. Budući da točka označena krivom oznakom, smatram da je oznaku potrebno ispraviti. XXIV. Budući da točka označena krivom oznakom, smatram da je oznaku potrebno ispraviti.</p>	
<p>4 Hrvatska udruga vozača električnih romobila PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Hrvatska udruga vozača električnih romobila smatra kako prijedlog Zakona o sigurnosti u prometu na cestama ima vrlo dobar potencijal uz određene promjene te dostavljamo komentar Udruge: 1. Smatramo kako je ograničenje brzine kretanja do 25 km/h na biciklističkim trakama ili stazama vrlo dobra polazišna točka budući da se razvija dovoljno velika brzina te se na taj način omogućuje sigurnost svih sudionika prometa. 2. Smatramo kako se vozači osobnih prijevoznih sredstava ne bi trebali kretati po kolniku te podržavamo prijedlog Zakona kako bi se ostvarila maksimalna sigurnost svih sudionika prometa. 3. Smatramo ukoliko ne postoji biciklistička traka ili staza da bi se vozači osobnih prijevoznih sredstava trebali kretati po nogostupu uz prilagođenu brzinu kako ne bi ugrožavali sve ostale sudionike prometa. 4. Smatramo kako ograničavanje snage elektromotora do 250W nije potrebno budući da ograničenje brzine kretanja omogućuje sigurnost svih sudionika prometa te smo mišljenja kako bi navedena stavka u zakonu trebala biti obrisana. UREDBA (EU) br. 168/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala u područjima primjene govori kako se navedena uredba za L1 B vozila ne primjenjuje ukoliko vozilo nema jedno sjedeće mjesto tako da nije moguće homologirati električni romobil kao vozilo.</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Ukoliko ne postoji biciklistička traka ili staza, vozači osobnih prijevoznih sredstava moraju se kretati po nogostupu vodeći brigu o sigurnosti drugih sudionika u prometu. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno. Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>
<p>5 Marina Lemaic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Obveza izvješćavanja liječnika o promjeni</p>

DOPUNAMA

Uočeno je da zakonski prijedlog i dalje zadržava obvezu liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabranog liječnika da, uz upozorenje vozaču, o utvrđenom zdravstvenom stanju zbog kojeg vozač nije više sposoban sigurno upravljati vozilo obavijesti nadležnu policijsku upravu ili postaju. Novinu predstavlja nova odredba članka 233. stavka 4. Zakona koja omogućava odnosno obvezuje izabranog liječnika da u slučaju utvrđivanja privremene nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom zbog trenutnog zdravstvenog stanja o tome samo upozori vozača te obavijesti nadležnu policijsku upravu ili postaju, bez obveze vozača da obavi zdravstveni pregled. Imajući u vidu da se obveza izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača odnosi na sve liječnike (liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabranog liječnika) smatram da se na isti način obveza upozoravanja u slučaju privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju također treba odnositi na sve liječnike. Predlažem stoga da se u predloženoj novoj odredbi stavka 4. izraz „izabrani liječnik“ zamijeni izrazom „liječnik“ odnosno " liječnik koji je uočio promjenunzdravstvenog stanja". Naime, puno puta bolnički liječnici ili liječnici različitih struka (na pr psihijatri, neurolozi, internisti, kirurzi) uopće ne upozoravaju osiguranike na moguću ugrozu u prometu, kao i da ne daju upute o eventualnim ograničenjima(kakou svakodnevnom životu , tako i one ugroze koje se odnose na prometnu sposobnost). Budući ne postoji lista bolesti niti pr opisan period privremene nesposobnosti upravljanja vozilom, ne vidim kako bi liječnici opće medicine(koji za to nisu niti educirani) mogli davati svoje mišljenje, niti prijavljivati osiguranika. Budući da zdravstvenu sposobnost vozača utvrđuju zdravstvene ustanove i trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi, a tek iznimno izabrani liječnici i to samo za kategorije vozila F,G i M, smatram da se kod obveze izvještavanja / upozoravanja (svih) liječnika na zdravstveno stanje vozača ne treba koristiti izraz koji upućuje da se radi o stanju radi kojeg osoba „nije više sposobna sigurno upravljati vozilom“ ili kod koje je „utvrđena privremena nesposobnost“ već koristiti izričaj koji upućuje na „uočenu (privremenu) promjenu zdravstvenog stanja koja utječe na sposobnost sigurnog upravljanja vozilom“. Dodatno predlažem da se u zakonskom prijedlogu propiše obveza donošenje posebnog podzakonskog propisa koji će utvrditi popis zdravstvenih stanja koja utječu na zdravstvenu sposobnost za sigurno upravljanje vozilom, kako bi liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik mogli znati u pogledu kojih sve stanja i bolesti postoji obveza izvještavanja nadležne policijske uprave ili postaje odnosno upozoravanja vozača. Naime, važeći Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače, donesen temeljem članka 235. stavka 1. Zakona, utvrđuje samo popis bolesti ili stanja po kojem postupaju specijalisti medicine rada prilikom donošenja ocjene o nesposobnosti ili privremenoj zdravstvenoj nesposobnosti vozača. Dakle, rezimirano. smatram da je obveza SVIH

zdravstvenog stanja ostaje za sve liječnike, koji mogu uz upozorenje vozaču upisati obavijest u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske (CEZIH). Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodani i liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Svakako je potrebno dopuniti Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače (NN broj 137/15, 132/17, 10/20) na način da se navedu privremena stanja koja utječu na sposobnost sigurnog upravljanja vozilom

	<p>liječnika da upozori osiguranika na nesposobnost upravljaj vozilom(prvenstveno time podvlačim odgovornost psihijataru i neurologa, ali i liječnike drugih specijalnosti, te da je potrebno donijeti točne upute u pogledu koje točno bolesti i stanja uvjetuju privremenu nesposobnost upravljanja vozilom,te na koji period. S poštovanjem Marina Lemaić, dr.med.</p>	
<p>6</p>	<p>Ljiljana Čenan PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Dakle, ide se u izmjenu postojećeg zakona jer očito više nije dovoljno dobar! Kao liječnica (i to obiteljska) kompetentna sam komentirati samo dio koji se dotiče upravo nas liječnika. U postojećem zakonu stoji obaveza SVIH liječnika koji sudjeluju u liječenju pojedinca da prijave SVE promjene njegovog zdravstvenog stanja koje mogu utjecati na njegovu sposobnost upravljanja vozilom. I to sa predviđenom financijskom kaznom za liječnike koji to ne učine! Kako je to funkcioniralo vidi se iz broja tih prijava po godinama. Do 2019. godine je bilo oko 1000 prijava godišnje. To su bile prijave pacijenata za koje je bilo jasno da ne mogu voziti i nitko nije trebao liječnicima prijetiti kaznama da bi obavili svoju dužnost i upozorili da ti pacijenti trebaju ići na izvanredni liječnički pregled. U 2019. godini je bilo preko 8000 prijava, prvenstveno iz revolta dijela liječnika zbog suludog postupanja prema obiteljskoj liječnici ovisnika koji je izazvao tešku prometnu nesreću. Te prijave su očito djelatnicima MUP-a napravile previše posla jer s njima su započeli razgovori o izmjenama postojećeg zakona. No te prijave su napravile previše zla i obiteljskim liječnicima koji su zbog njih bili izloženi agresiji pacijenata (i verbalnoj i fizičkoj), ali i oduzimale su previše vremena liječnicima koji su ionako preopterećeni i imaju premalo vremena za svoje pacijente. Već u 2020.-oj godini se broj tih prijava prepolovio. A to su bile samo prijave TRAJNIH promjena zdravstvenog stanja! Ovim prijedlogom zakona se želi uvesti obaveza SAMO OBITELJSKIM liječnicima da prijavljuju i svaku PRIVREMENU promjenu zdravstvenog stanja, tj. da je bilježe u zdravstveni karton pacijenta, gdje će je onda svaki policijski službenik na cesti moći vidjeti kad zaustavi vozača! Ovo je neprimjereno i neprihvatljivo iz više razloga: 1. Predstavnici obiteljskih liječnika su više puta pokušavali objasniti začetnicima ove sulude ideje koliko je ona suluda i neprovediva još na sastancima koji su prethodili izradi ovog prijedloga. Rade li se izmjene zakona samo zato da se kaže da netko nešto radi ili zato da se napravi sigurnija zemlja za sve? Ako se rade samo da se kaže da netko nešto radi, onda imaju smisla. Ako je cilj preventivno djelovanje i veća sigurnost na cesti, onda nemaju smisla. Imat ćemo samo liječnike koji će više nego dosad (a i dosad previše) svakodnevno ići na posao sa grčem u želucu i osjećajem da ulaze u minsko polje. Pitanje je dana kad će nagaziti na minu! 2. Licemjerno se navodi da se tako želi odteretiti obiteljske liječnike administracije, a u stvarnosti, ukoliko bi obiteljski liječnici počeli provoditi taj novi zakon, oni bi za cijelo radno vrijeme mogli primiti upola manje pacijenata nego što sada primaju, i umjesto da ih pregledavaju i razgovaraju o obradi, liječenju, proveli bi svo vrijeme raspravljajući ima li pacijent vozačku dozvolu (zašto</p>	<p>Nije prihvaćen Budući da su liječnici i do sada obavijesti o promjeni zdravstvenog stanja Ministarstvu unutarnjih poslova dostavljali putem, Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske (CEZIH), izmjena je predložena da bi se izbjeglo slanje vozača na obavljanje zdravstvenog pregleda zbog privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju, a što posljedično vozačima smanjuje troškove. Nikakva nova obveza liječnicima nije uvedena niti novo administriranje. U slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti će i nadalje biti upućivan na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravište, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Za sve liječnike koji nisu liječnici obiteljske medicine način obavješćivanja ostaje kao i do sada, to jest, pisana obavijest dostavlja se nadležnoj policijskoj upravi/ postaji prema mjestu prebivališta vozača. Službenici Ministarstva unutarnjih poslova nemaju pristup Centralnom zdravstvenom informacijskom sustavu Republike Hrvatske (CEZIH-u), već se elektronički generira obavijest o promjeni zdravstvenog stanja, a pri tome se ne zna razlog promjene. Mišljenja smo da navedene izmjene idu upravo u smjeru stalnog održavanja i podizanja kvalitete liječničkih usluga u interesu zdravlja i društvenog blagostanja pučanstva, budući izabrani liječnici poznaju svoje pacijente te izravno vode brigu o njihovom zdravlju. Ničim se ne zadire u prava pacijenata, te se Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama ne zadire u neovisno i profesionalno djelovanje te očuvanje i promicanje slobode i ugleda liječničkog zvanja te promicanje dostojanstvenog i odgovornog profesionalnog ponašanja poštivanjem propisa u radu, pravila struke te kodeksa medicinske etike i deontologije. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača(pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen.</p>

bi on meni uopće morao reći da je ima?), je li to dozvola B kategorije ili je profesionalna, zašto mu liječnik stavlja zabilježbu da ne smije voziti, on/ona jedini vozi, a ima bolesnika u kući kojeg nema tko voziti u bolnicu, posao mu ovisi o vožnji, itd.itd. 3. Više puta se pokušalo utuviti u tvrde glave da obiteljski liječnik mora biti čovjek od povjerenja, onaj kojem pacijent dolazi sa svim svojim problemima (zdravstvenim, poslovnim, obiteljskim, ljubavnim) da mu se ispovjedi i da mu liječnik pokuša pomoći! Pacijent mora imati povjerenje u svog liječnika. I zbog toga u uređenim zemljama ovo što se predlaže ovom izmjenom zakona NE RADE OBITELJSKI LIJEČNICI. Već liječnici koji ne liječe svakodnevno pacijenta. I zbog toga to ne smije biti zadatak obiteljskih liječnika – da stavljaju zabranu vožnje pacijentima u karton!!!! Više puta se upozoravalo na primjer Vel. Britanije koja ima sjajno riješenu problematiku svega što se tiče vozača, izdavanja vozačkih dozvola, brige o utjecaju zdravstvenog stanja vozača na njegovu sposobnost za vožnju, kroz DVLA - Driving and vehicle licencing agency. Sve razrađeno do posljednjeg detalja, jasno i dostupno na internetu svima - i pacijentima i zdravstvenim radnicima. Pacijentima na bezbroj mjesta debelo upozorenje da mogu biti kažnjeni sa 1000 funti ukoliko ne obavijeste DVLA o svom zdravstvenom stanju. Dakle, sami pacijenti, a ne njihovi obiteljski doktori imaju obavezu obavijestiti DVLA o svom zdravstvenom stanju. A onda liječnici, KOJI SU ZAPOSLENICI DRŽAVNE AGENCIJE ZA VOZAČE I VOZILA, a ne liječnici koji svakodnevno liječe vozača/pacijenta, određuju koliko dugo ne smije voziti s tim stanjem. Također, na stranici DVLA je za vozače dostupan popis bolesti koje trebaju prijaviti, sve jasno i transparentno. A za zdravstvene radnike postoji priručnik u kojem su također vrlo jasno, i tekstom i bojama i znakovima, navedena zdravstvena stanja po organskim sustavima, i koliko dugo traje nesposobnost za vožnju, ovisno o tome radi li se o vozaču osobnog automobila ili profesionalnom vozaču. Dakle, Hrvati ne samo da su nesposobni napraviti vlastiti funkcionalan sustav, već su nesposobni preuzeti ili kopirati dobro organiziran sustav druge zemlje. Ovaj prijedlog izmjena zakona to tako bolno jasno pokazuje. Osim svega gore navedenog, još me dvije stvari strašno smetaju. 1. Kao netko tko se dnevno potpiše desetke, pa i stotine puta i tko sa svojim potpisom i žigom stoji iza svake svoje preporuke, uputnice, propisanog lijeka, potvrde itd., smeta me što ovakve dokumente kao što je ovaj prijedlog zakona nitko ne potpisuje imenom i prezimenom. Smeta me to skrivanje iza institucije i posljedično, neimanje nikakve odgovornosti za ono što će ovakvo loše zakonsko rješenje neminovno donijeti. 2. Više od 30 godina kako su Hrvati ratom izborili rušenje komunističkog režima i uspostavljanje demokracije, u pojedinim zakonima poput ovog o sigurnosti prometa na cestama se još uvijek vuku komunistički relikti! Tu mislim na predviđene financijske kazne za liječnike koji neće prijavljivati svoje pacijente MUP-u. Niti jedna demokratska zemlja nema financijske kazne za liječnike u ovakvim zakonima!!!! I taj članak o kažnjavanjima je sramota postojećeg zakona (ali on datira još od 1990.-e godine pa se još može

	<p>razumjeti taj rep komunizma u njemu), ali još više sadašnjeg prijedloga iz kojega obavezno treba biti izbačen! Srdačno, Ljiljana Čenan, dr. med., specijalist obiteljske medicine</p>	
<p>7</p>	<p>ADNAN BEGANOVIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani predlažem drugačije reguliranje prometnih traka namjenjenih za promet vozila javnog prijevoza putnika (tzv. žute trake). Naime postojeće rješenje po kojem se navedenim površinama kreću sva vozila javnog prijevoza putnika, uključujući taxi vozila, nije odgovarajuće u novonastalim uvjetima liberalizacije taxi usluga nakon koje se broj taxi vozila višestruko povećao. Promjenom zakonske regulative, u urbanim sredinama u kojima se i označavaju navedene trake, iste su zakrčene taxi vozilima te usporavaju a u pojedinim slučajevima i onemogućuju promet autobusa i tramvaja javnog gradskog prijevoza. Stoga predlažem da se u Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama izmjeni opis znaka u rubrici "svrha oznake" na način da se nakon riječi "...za vozila javnog prijevoza putnika" izmijeni i dodaju riječi "...osim taxi vozila." Isto je potrebno izmijeniti u opisu znakova C84, C86, H01, H02, H03-1, H03-2, H17, H18. Također je potrebno ukinuti ili izmijeniti izgled znakova C84 i C85. Navedenim izmjenama bi se trake rezervirane za javni prijevoz putnika rasteretile te bi isto utjecalo na atraktivnost i pouzdanost javnog prijevoza te tako smanjile gužve i zakrčenja u prometu naročito u gradskim sredinama.</p>	<p>Nije prihvaćen Predmetno nije prijedlog izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Isto tako, povećani broj taxi vozila uslijed liberalizacije tržišta ipak ne usporava promet u tolikoj mjeri da bi zahtijevao predložene izmjene.</p>
<p>8</p>	<p>Bolt Services HR d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Kao vodeća europska platforma koja je usmjerena na jednostavniji, brži i pouzdaniji urbani prijevoz te s aktivnim uslugama prijevoza u segmentu mikromobilnosti u više 100 europskih gradova Bolt pozdravlja Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama. Vjerujemo da će se na ovaj način Hrvatska pridružiti drugim zemljama članicama Europske unije i omogućiti razvoj urbane mikromobilnosti čime će se smanjiti zagađenje zraka i prometne gužve u urbanim sredinama. Pri tom želimo istaći da je potrebna određena razina fleksibilnosti uređivanja prometa osobnim prijevoznim sredstvima na način da se određene odredbe prepuste na uređivanje jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave. Istraživanje o razvoju tržišta lakih vozila i drugih osobnih vozila (https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b042f558-a319-11eb-9585-01aa75ed71a1/language-en), koje je u ožujku 2021. predstavila Europska komisija, ukazuje kako kod većine novih oblika osobnih prijevoznih sredstava snaga motora prelazi 250W iz razloga što se takva vozila u potpunosti oslanjaju na snagu motora za savladavanje strmih površina za razliku od vozila koja uz električni ili drugi motor imaju i pedale te uz pomoć ljudske snage veći okretni moment. Također, dana je preporuka da se za sva vozila čije specifikacije nisu opisane Uredbom (EU) br. 168/2013 o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Jedinice lokalne samouprave su ovlaštene upravljati prometom na svom području te je i prometna infrastruktura u njihovim ovlastima.</p>

<p>dva ili tri kotača i četverocikala propiše maksimalna trajna snaga elektromotora od 1kW. Imajući ovo u vidu, predlažemo da se izmijeni definicija kategorije „osobno prijevozno sredstvo“ na način da kategoriju ograniči sa trajnom snagom elektromotora od 1kW ili sa maksimalnom brzinom od 25km/h s time da se ona ograniči softverski. Na ovaj način, svi operateri i proizvođači osobnih prijevoznih sredstava imat će mogućnost uskladiti se s ovom odredbom.</p> <p>Pozdravljamo intenciju za osiguranje sigurnosti pješaka, čime se vodimo i u tvrtki Bolt uvodeći posebne geo- lokacijske zone smirenog prometa, gdje ograničavamo brzinu naših romobila. Imajući u vidu navedeno, predlažemo da se u zakonu smanjenje brzine definira na način da vozači osobnih prijevoznih sredstava prilagode brzinu kretanja okolini, uzimajući u obzir kretanje pješaka i drugih vozila na pješačkim površinama te vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu. Bliska suradnja s jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave ključ je uspješnosti pokretanja usluga prijevoza električnim romobilima, a naša suradnja s gradovima Rijekom, Osijekom i Varaždinom ukazuje kako je u Hrvatskoj moguće osigurati siguran i uspješan model slobodnog korištenja električnih romobila. Stoga želimo upozoriti da se trenutnom definicijom u članku 112., stavku 7 takav model ograničava, čime će se zaustaviti potpuna iskorištenost novog načina prijevoza u urbanim sredinama. Nadalje, zbog nepostojanja infrastrukture vozači neće biti u mogućnosti poštivati odredbu za ostavljanje bez nadzora osim na za to posebno uređenim i označenim mjestima. Vjerujemo da je rješenje moguće postići kroz zajednički dijalog jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave s operaterima, odnosno potrebno je prepustiti odluku o parkiranju vozila iz kategorije osobno prijevozno sredstvo u nadležnost gradova.</p>	
<p>9 Ured pučke pravobraniteljice PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>U skladu s ovlastima koja proizlaze iz čl. 18. st.2. Zakona o pučkom pravobranitelju (NN, br. 76/12) pučka pravobraniteljica dostavlja mišljenje i prijedloge na Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (dalje ZIDZSPC). Vezano uz obrazloženja predloženih izmjena koja predstavljaju važan alat za ispravno tumačenje propisa, ukazujemo kako ona 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. Stoga predlažemo doraditi obrazloženje odredbi navedenog zakonskog prijedloga te njime pojasniti, a ne samo prepričati, ponuđena zakonska rješenja.</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Sukladno Vašem prijedlogu i primjedbama obrazloženja predloženih izmjena Zakona su dodatno pregledana te su određena obrazloženja, još dodatno pojašnjena i dopunjena s ciljem pojašnjena eventualnih nejasnoća te učinka samog propisa i načina njegove primjene.</p>
<p>10 ADNAN BEGANOVIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Poštovani skrećem pozornost na manjkavosti Pravilnika o znaku pristupačnosti a za koji je prilika da se izmjene tj. donese novi Pravilnik. Naime</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Pravilnik o znaku pristupačnosti je u nadležnosti ministarstva mora, prometa i infrastrukture uz suglasnost ministarstva zdravstva.</p>

	<p>obzirom da je zloupotreba Znaka pristupačnosti postala svakodnevnica i da je to protupravno ponašanje izuzetno učestalo naročito u urbanim sredinama na područjima naplate parkiranja, čime prekršitelji izbjegavaju plaćanje parkinga ali zauzimaju mjesta rezervirana za invalide. Izmjenom Pravilnika o znaku pristupačnosti te boljim definiranjem njegovih odredbi postigla bi se bolja zaštita korisnika tih mjesta. Obzirom na neujednačenu sudsku praksu i razlike u tumačenju propisa navedene problematike predlažem: 1. Nedvosmisleno propisivanje načina postavljanja Znaka pristupačnosti -Znak mora biti potavljen na VIDLJIVO mjesto na prednjem lijevom donjem dijelu vjetrobranskog stakla okrenut prednjom stranom Znaka na način da su vidljivi serijski broj i datum valjanosti . 2. Nedvosmisleno propisivanje izgleda Znaka pristupačnosti: -Svi elementi navedeni u u vizualnom opisu Znaka moraju biti vidljivi te bez manjkavosti ili fizičkih oštećenja. 3.Izričito navesti posljedice korištenja Znaka protivno propisima. - Znak koji nije sukladan Zakonu i ovom Pravilniku se ne smatra vjerodostojnim.</p>	
11	<p>Zvonimir Vražić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, trenutnim Zakonom niti predviđenim izmjenama nije regulirana uporaba nosača bicikala koji se montira na kuku vozila. Naime, na nosaču bicikala koji se montira na kuku vozila postoji mjesto za montažu registarske tablice te dodatna svjetlosna signalizacija koja se spaja na vozilo pomoću višepolnog električnog utikača (primjer nosača: Thule RideOn 3, 9503 nosač bicikla na kuku vozila 9503 za 3 bicikla). Prema odredbama trenutnog Zakona registarska tablica na vozilu ne smije biti zaklonjena niti se ista smije demontirati s vozila i montirati na predviđeno mjesto za istu na nosaču bicikala. Stoga je u Zakonu potrebno definirati dodatnu registarsku tablicu koja bi se koristila na predmetnom nosaču. Također, u slučaju da vlasnik nosača bicikala posjeduje više vozila s ugrađenom kukom, trebala bi postojati mogućnost uporabe istog nosača na više vozila (mogućnost izdavanja više dodatnih tablica). Primjerice u susjednoj Austriji ovaj problem je riješen tako da se dozvoljava tiskanje dodatne registarske tablice za nosač bicikala, čiji znakovi su istovjetni onima na vozilu na kojem je montiran nosač. Registarska tablica mora biti pričvršćena na nosač na za to predviđenom mjestu. Naknadna tablica ne mora biti službeno utisnuta na nosač za bicikle, te homologacija nosača nije potrebna. Molim stoga da se u Zakonu definira uporaba dodatne registarske tablice za nosač bicikala koji se montira na kuku vozila, kako bi se isti mogao legalno koristiti u prometu, kao i u ostatku EU.</p>	<p>Nije prihvaćen Zakonom o sigurnosti prometa na cestama je propisano da motorna vozila u prometu moraju imati po dvije registarske, prenosive, izvozne, odnosno pokusne pločice. Ako na vozilo montirate nosač za bicikle koji se legalno prodaje u RH te ukoliko je proizvođač nosača predvidio mjesto za registarsku pločicu, a isti ima sve preduvjete kao i vozilo, mišljenja smo da je sa stajališta sigurnosti puno bolje da se pločica stavi na nosač nego da je zaklonjena ili da se bicikli loše učvršćuju na samom nosaču samo kako bi registarska pločica bila vidljiva, a i sama intencija zakonodavca je bila da registarska oznaka bude vidljiva i prepoznatljiva.</p>
12	<p>HRVATSKA LIJEČNIČKA KOMORA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Hrvatska liječnička komora u proteklim godinama višekratno je upozoravala na problem izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača i s tim povezano prekomjerno administrativno opterećenje liječnika te potrebu jasnog isticanja prvenstveno</p>	<p>Djelomično prihvaćen Nikakvo novo administriranje liječnicima nije uvedeno prijedlogom izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Obveza izvješćavanja liječnika o promjeni zdravstvenog stanja ostaje za sve liječnike koji mogu uz upozorenje vozaču obavijest upisati u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske (CEZIH). Odredba stavka 4. je</p>

odgovornosti vozača za svoje zdravstveno stanje, odnosno sposobnost za sigurno upravljanje vozilom. U tom pogledu pozdravljamo što je u obrazloženju ovog zakonskog prijedloga kao jedan od ciljeva izričito naglašeno administrativno smanjenje opterećenja liječnika te su uvrštene nove odredbe koje doprinose jačanju odgovornosti vozača na pridržavanje izdanih upozorenja o promjeni zdravstvenog stanja. Iskorakom u odnosu na trenutno stanje smatramo što je predlagatelj predložio promjenu sadržaja članka 233. Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji uređuje materiju izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača, no smatramo nužnim u istoj izvršiti dodatne promjene kako bi se ostvarile najavljene posljedice koje će proisteci donošenjem zakona. Uočeno je da zakonski prijedlog i dalje zadržava obvezu liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabranog liječnika da, uz upozorenje vozaču, o utvrđenom zdravstvenom stanju zbog kojeg vozač nije više sposoban sigurno upravljati vozilo obavijesti nadležnu policijsku upravu ili postaju. Novinu predstavlja nova odredba članka 233. stavka 4. Zakona koja omogućava odnosno obvezuje izabranog liječnika da u slučaju utvrđivanja privremene nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom zbog trenutnog zdravstvenog stanja o tome samo upozori vozača te obavijesti nadležnu policijsku upravu ili postaju, bez obveze vozača da obavi zdravstveni pregled. Imajući u vidu da se obveza izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača odnosi na sve liječnike (liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabranog liječnika) smatramo da se na isti način obveza upozoravanja u slučaju privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju također treba odnositi na sve liječnike. Predlažemo stoga da se u predloženoj novoj odredbi stavka 4. izraz „izabrani liječnik“ zamijeni izrazom „liječnik“ ili liječnik iz stavka 3. ovog članka“. Budući da zdravstvenu sposobnost vozača utvrđuju zdravstvene ustanove i trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi, a tek iznimno izabrani liječnici i to samo za kategorije vozila F, G i M, smatramo da se kod obveze izvještavanja / upozoravanja (svih) liječnika na zdravstveno stanje vozača ne treba koristiti izraz koji upućuje da se radi o stanju radi kojeg osoba „nije više sposobna sigurno upravljati vozilom“ ili kod koje je „utvrđena privremena nesposobnost“ već koristiti izričaj koji upućuje na „uočenu (privremenu) promjenu zdravstvenog stanja koja utječe na sposobnost sigurnog upravljanja vozilom“. Dodatno predlažemo da se u zakonskom prijedlogu propiše obveza donošenje posebnog podzakonskog propisa koji će utvrditi popis zdravstvenih stanja koja utječu na zdravstvenu sposobnost za sigurno upravljanje vozilom, kako bi liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik mogli znati u pogledu kojih sve stanja i bolesti postoji obveza izvještavanja nadležne policijske uprave ili postaje odnosno upozoravanja vozača. Naime, važeći Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače, donesen temeljem članka 235. stavka 1. Zakona, utvrđuje samo popis bolesti ili stanja po kojem postupaju specijalisti medicine rada

usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodani i liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Sama definicija predloženog stavka je usuglašena s članom radne skupine za izradu Zakona, odnosno predstavnikom ministarstva zdravstva. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.

	<p>prilikom donošenja ocjene o nesposobnosti ili privremenoj zdravstvenoj nesposobnosti vozača. Završno, Komora predlaže da su u članku 233. stavcima 4. i 5. Zakona koji sadrže prekršajne odredbe, a koji predloženim izmjenama i dopunama postaju novi stavci 7. i 8., jasno utvrdi da se te prekršajne odredbe odnose samo na slučaj povrede obveza iz stavaka 1. i 2. članka 233. Zakona.</p>	
<p>13</p>	<p>Slobodan Pavasović PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Poštovani, Kao vlasnik električnog romobila (58-godišnjak bez ikakvoga komercijalnog interesa po pitanju osobnih prijevoznih sredstava) pozdravljam namjeru zakonodavca da izmjenama i dopunama Zakona uvede red u prometovanje osobnih prijevoznih sredstava. Nažalost, ovakav prijedlog izmjena i dopuna nije uvođenje reda nego eutanazija osobnih prijevoznih sredstava, tako da bi umjesto suptilnih ograničenja koja njihovo korištenje čine nemogućim i/ili besmislenim bilo jednostavnije, pa i poštenije, izrijeком zabraniti njihovo korištenje i tako „riješiti“ problem. Smatram da bi svrha svakog zakona trebala biti propisivanje mjera koje uvažavaju sve dionike na koje se predmetni zakon odnosi: ako govorimo o sigurnosti na cestama, nema dvojbi da bi sigurnost na cestama bila osjetno veća ako bi se brzina motornih vozila na autocestama ograničila na 50 km/h, a u naseljenim mjestima na 20 km/h – pa ipak, naravno, nitko ne donosi takav zakon. Korištenje osobnih prijevoznih sredstava nesumnjivo ima pozitivan učinak na nekoliko aspekata odvijanja prometa: ekološki aspekt, smanjenje ukupnog opterećenja prometnica motornim vozilima, smanjenje potrebe za parkirnim mjestima, manje opterećenje javnog prijevoza... Zbog toga bi bila očekivana i poželjna zakonska regulativa koja bi poticala uspješan „suživot“ korisnika osobnih prijevoznih sredstava, pješaka i ostalih sudionika u prometu, uz poseban obzir prema pješacima. Iz nejasnih razloga, Zakon bitno različito tretira bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava, za što nema nikakvog razloga (kao pasionirani biciklist i vozač električnog romobila usudujem se proglasiti ridikuloznom tvrdnju „uglednog prometnog stručnjaka“ o nekakvoj pogibeljnosti električnih romobila zbog malih kotača – naravno, PRI UMJERENIM BRZINAMA). Vozač električnog romobila nije kao sudionik u prometu nikakva veća opasnost od biciklista, pod uvjetom da se obojica u prometu ponašaju jednako odgovorno. Jednako tako, pozivanje na iskustva i praksu drugih EU država ima smisla samo ako se u tu jednadžbu uključi i stanje biciklističke infrastrukture u tim državama i u Hrvatskoj: pozivanje na „državu XY“ koja je vožnju električnih romobila ograničila na biciklističke staze ima smisla samo ako se napiše koliko biciklističkih staza ima u državi XY, a koliko u Hrvatskoj (posebice izvan Zagreba). Konkretno, korištenje osobnih prijevoznih sredstava nemogućim i besmislenim čini odredba kojom se u članku 112, stavak 7, propisuje da se osobna prijevozna sredstva moraju kretati „prosječnom brzinom čovječjeg hoda“, i to iz sljedećih razloga: * osobno prijevozno sredstvo u pravilu se koristi radi „commutinga“ – prijevoza koji je alternativa korištenju osobnog vozila ili javnog</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Izmijenjena odredba o brzini kretanja osobnog prijevoznog sredstva prilikom kretanja površinama kojim se kreću pješaci, na način da brzina nije ograničena na brzinu prosječnog hoda pješaka. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>

prijevoza: prijevoz na posao, na fakultet, u školu, itd. Uz ovakvo ograničenje brzine, takvo korištenje postaje potpuno besmisleno. * vožnja osobnog prijevoznog sredstva prosječnom brzinom pješaka je ili nemoguća ili iznimno nesigurna zbog gubitka stabilnosti. * iz ovakvog ograničenja brzine implicitno slijedi uvjerenje zakonodavca da je svako kretanje površinama namijenjenim za kretanje pješaka, a koje je brže od prosječne brzine čovječjeg hoda, opasno za sigurnost ostalih pješaka. Ako je tako, IZ ISTOG RAZLOGA TREBA ZABRANITI TRČANJE PO OVIM POVRŠINAMA. Nema nikakve razlike u opasnosti po pješake od strane čovjeka koji trči ili čovjeka koji istom brzinom vozi električni romobil. *

ironično/groteskno je da se nigdje u zakonu ne ograničava brzina pomoćnog pješačkog sredstva: drugim riječima, savjesnog vozača električnog romobila koji se kreće prosječnom brzinom čovječjeg hoda, bez problema mogu prestizati osobe na „rolama“ ili na romobilima bez električnog pogona koje s lakoćom postižu brzine i nekoliko puta veće od prosječne brzine čovječjeg hoda, a imaju bitno manju mogućnost usporavanja/zaustavljanja. * predložene izmjene i dopune očito su napravljene imajući na umu kretanje osobnih prijevoznih sredstava llicom ili kakvom sličnom velegradskom prometnicom s gustim i kaotičnim pješačkim prometom. Međutim, daleko je više površina namijenjenih pješacima na kojima pješaka jednostavno – nema: ne treba odlaziti iz Zagreba, sasvim je dovoljno pogledati površine namijenjene pješacima u Novom Zagrebu. Nadalje, predložene izmjene i dopune Zakona odražavaju diskriminiranje vozača osobnih prijevoznih sredstava u odnosu na vozače motornih vozila: naime, vozačima motornih vozila određena je najveća dopuštena brzina, uz obvezu prilagođavanja brzine uvjetima (dakle, na autocesti se ne smije voziti vrže od 130 km/h, ali se po potrebi mora voziti sporije) – s druge strane, vozačima osobnih prijevoznih sredstava postavlja se ograničenje brzine od nekih 5 km/h, posve neovisno o uvjetima vožnje: po ovom se prijedlogu električni romobil ne smije voziti brže od 5 km/h ni na pustoj pješačkoj površini negdje na Novom Zagrebu na kojoj uopće nema pješaka. Zbog svega navedenog smatram da bi se „eutanzirajuća“ odredba trebala zamijeniti odredbom analognom onoj za vozače motornih vozila, a koja bi, otprilike, glasila: „Vozači osobnih prijevoznih sredstava mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa pod uvjetom da prilagode brzinu vožnje po površinama namijenjenim za kretanje pješaka intenzitetu pješačkog prometa te osiguraju da svojom vožnjom ne ugrožavaju sigurnost pješaka i ostalih sudionika u prometu i ne kreću se brzinom većom od 25 km/h na površinama namijenjenim za kretanje pješaka, odnosno 10 km/h u zonama smirenog prometa. U protivnom, daleko je jednostavnije (pa i poštenije prema sadašnjim i mogućim budućim vlasnicima) sve izmjene i dopune koje se odnose na osobna prijevozna sredstva zamijeniti jednom jedinom: „Zabranjuje se posjedovanje i korištenje pomoćnih prijevoznih sredstava, i to je to.“. Konačno, ukupna sigurnost prometa na cestama bitno bi se povećala kada bi se vozačima osobnih prijevoznih sredstava dozvolila vožnja manje prometnim kolnicima (a koji

	<p>nisu zine smirenog prometa): tako bi se ovi vozači preusmjerili na kolnike s površina namijenjenih za promet pješaka. Naime, postoji cijeli niz kvartovskih kolnika niskog intenziteta prometa i male brzine kretanja automobila na kojima vozači osobnih prijevoznih sredstava nisu ni smetnja ni ugroza sigurnosti odvijanja prometa. Još jednom naglašavam: u takvim uvjetima odvijanja prometa, vozači osobnih prijevoznih sredstava potpuno su jednaka - nikakva - ugroza sigurnosti koliko i biciklisti (koji se tim i ostalim kolnicima smiju voziti). Srdačno, Slobodan Pavasović</p>	
<p>14</p>	<p>Amila Iličić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, Poštovani, Smatram da nije ispravno svu odgovornost za neodgovorne građane prebacivati na liječnike. Svi građani koji znaju čitati, kojima nije oduzeta poslovna sposobnost i nemaju teže psihičke bolesti mogu u uputi o lijeku kojeg uzimaju pročitati kako djeluje na vožnju i ponašati se u skladu s tim ako žele. Ako se ne osjećaju dobro sami mogu procijeniti da nije sigurno upravljati motornim vozilom. U slučaju vožnje u takvom stanju odgovornost bi trebala biti isključivo osobna kao i kazna za prouzročenu štetu i nikako ne bi smjela biti prebačena na liječnika. Zašto bi bilo tko u društvu poštivao pravila ako je Zakon takav da je za to odgovoran netko drugi i može proći nekažnjeno? Posebne slučajeve kad vozač ne bi mogao procijeniti sigurnost upravljanja motornim vozilom trebalo bi jasno definirati.</p>	<p>Nije prihvaćen Iako je svaki vozač prvenstveno odgovaran za sebe, liječnik može sukladno svojim kompetencijama uvidjeti da vozač zbog privremenog zdravstvenog stanja nije sposoban privremeno sigurno upravljati vozilom te na osnovu toga može uz upozorenje vozaču upisati obavijest u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske (CEZIH).</p>
<p>15</p>	<p>L-trade d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, Moje ime je Adam Lipšinić, vlasnik sam trgovine lakim električnim vozilima i aktivnih korisnik svih mali električnih vozila, između ostalog i električnih romobila. Pozdravljam kategoriziranje ove vrste vozila i reguliranje korištenja istih zakonom, međutim smatram da su odredbe ovog prijedloga vrlo neefikasne, kontradiktorne i pre restriktivne. Tri su osnovna problema i nelogičnosti koje bih istaknuo. Prvo je namjerno i svjesno micanje osobnih prijevoznih sredstava (OPS) sa kolnika, u potpunosti. Uvođenje te odredbe zakona predstavnici policije kontiraju riječima: "električni romobili često imaju male kotače pa je lakše s njih pasti nego s bicikala". Ta izjava je nelogična i netočna i to bi shvatio svatko tko se ikad vozio na bilo kojem električnom romobilu. Uzrok pada s romobila u tom smislu može biti jedino oštećenje na kolniku ili neka druga fizička prepreka koju vozač mora izbjeći. Mogli bi reći i da je djeci zabranjeno hodati po pješačkim stazama jer imaju kratke noge pa bi lakše mogli pasti, odnosno spotaknuti se na neravninu. Jasno vam je da je uzrok prometnih nesreća u 90% slučajeva neprilagođena brzina uvjetima na cesti. Isto tako, ukoliko netko vozi bicikl ili romobil, mora biti svjestan svojih sposobnosti i sposobnosti uređaja / vozila kojim upravlja i pratiti promet (uvjete na cesti). Ukoliko netko padne s romobila jer je naletio na rupu, oštećenje kolnika i sl., kriv je on jer nije pazio kuda vozi, a ne romobil, mali kotač i sl. Dozvoljavanje biciklima i električnim biciklima da se</p>	<p>Djelomično prihvaćen Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno. Izmijenjena odredba o brzini kretanja osobnog prijevoznog sredstva prilikom kretanja površinama kojim se kreću pješaci, na način da brzina nije ograničena na brzinu prosječnog hoda pješaka. Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

kreću uz desni rub kolnika, a ostalim OPS ne je u potpunosti nelogično i pre restriktivno. Citiram odredbe prijedloga Zakona: " Zakonskim reguliranjem uvjeta sudjelovanja u prometu osobnih prijevoznih sredstava, kao što su električni romobili, električni monocikli, segway i sl., omogućiti će se i urediti njihovo sudjelovanje u prometu na cestama. Urediti će se pravo i način korištenja površina po kojima se mogu kretati te uvjeti koje moraju ispunjavati vozači navedenih vozila kada sudjeluju u prometu." Dakle, navedeno je da će se **OMOGUĆITI I UREDITI** njihovo sudjelovanje u prometu. Međutim ovakvim propisom ćete uvesti gotovo potpunu zabranu prometovanja svim OPS po većini Hrvatske. Jeste li svjesni da 90% sela u RH nema biciklistične ni pješačke staze / trake. Jeste li svjesni da niti jedan otok u RH to nema. Koliko biciklističnih traka I staza ima npr. Na Otoku Visu? Dakle, na otoku Visu u potpunosti ste zabranili korištenje svih OPS. I u 99% sela u RH. Ukratko, ova odredba je pre restriktivna I nelogična. Neke države EU su na kolniku dozvolile još brže kretanje OPS-a, a ne zabranile. Molim vas da se ugledate na pametnije od nas, poput Italije I sl. Svakako da romobil nema što raditi na velikom prometnicama poput npr. Slavonske avenije, Horvaćanske ceste u Zg I sl. Ali uz svaku takvu prometnicu postoji biciklistička ili pješačka traka i na takvim mjestima OPS se ima gdje kretati. Ali na cestama izvan gradova nema. Potrebno je zakonski omogućiti kretanje OPS-a uz desni ruk kolnika ukoliko ne postoji drugačija infrastruktura, isto kao i biciklima. Ukoliko se osoba kreće po kolniku, a postoji biciklistička staza, to može biti kažnjivo. Drugo je ograničenje brzine na 5km/h na mjestima gdje se kreću pješaci. Još jedna nepotrebna nelogičnost. Invalidska pomagala, po Zakonu se smiju kretati do 6km/h. Pitam se odakle vam ta brojka 5km/h? Nemoguće je bilo kakvo vozilo s manje od tri kotača voziti 5km/h. Smatram da bi 10 km/h bilo pristojno, uz strogu napomenu da se pored pješaka vozi obzirno, sporo, odnosno da brzina bude prilagođena. Također, potrebno je u zakon staviti napomenu da to vrijedno samo u slučaju da na tom putu stvarno ima pješaka koji bi mogli biti ugroženi. Koja je svrha da se netko po praznom nogostupu u 4 ujutro vozi 5km/h? Iz policije su komentirali riječima: "To tako piše u Zakonu, ali nećemo kažnjavati ako nema pješaka". Lijepo od njih, ali koliko ima smisla donjeti nedorečen Zakon. Dodajte par riječi, poput: "Brzina je ograničena na XY kmh na površinama kojima se kreću pješaci, **UKOLIKO IMA PJEŠAKA**". Treće je ograničenje snage na 0,25kW. Najveća nelogičnost koju ste mogli osmisлити. Pitam se kao je tim stručnjaka mogao uopće napisati i predložiti ovako nešto. Pretpostavljam da ste ideju o 0,25kW preuzeli iz definicije električnog bicikla s Pedelec sustavom. Naime električni bicikl nema gas i motor mu ne služi za pokretanje bicikla, već samo za pripomoć vozaču kako bi mu bilo lakše okretati pedale. Iako na tržištu možemo pronaći određene modele romobila za koje se navodi da imaju 250W, to nije istina. 99% romobila na tržištu ima Nominalnu snagu veću od 250W. Zapravo više od 80% romobila u RH ina i deklariranu snagu veću od 350-500-600W. Čisto da pojasnim razliku između nominalne i maksimalne (vršne) snage, nominalna je ona koju

kontinuirano može davati. (NPR: prosjek snage koju motor daje u nekoliko minuta jednoličnog korištenja). Vršna snaga je ona snaga koju motor razvije u trenu pod velikim opterećenjem, npr pokretanje vozila i sl. Često je vršna snaga i duplo veća od nominalne. Pitam se, na koji način ćete utvrđivati snagu vozila? Po deklaraciju ili naljepnici na vozilu? Certifikatu? Mjerenjem na dinamometru? Papir trpi sve i na papiru ćemo lako za sve romobile napisati da imaju 250W, Ako je to u redu, samo naprijed, sve će biti ok i svi ćemo se voziti na romobilima s 250W. Potrebno je ograničiti brzinu, a ne snagu! Postoje kategorije vozila, poput električnih monocikala koje je nemoguće proizvesti i koristiti sa toliko malom snagom jer ne bi bila dostatna za balansiranje, kočenje i sl. Niti jedan romobil ispod 500-1000W ne može savladati pola uapona u Rijeci i Splitu npr. Moglo bi se usporediti da je npr. Romobil sa 250W, poput automobila od 1200 kg sa 3kW (4 konjske snage). Zamislite automobil od 4 konjske snage. Računica je jednostavna. Romobil od 15 kg, s vozačem od 85 kg, ima 100 kg. Dakle 0,0025kW po kg. Automobil od 1115 kg s vozačem od 85 kg ima 1200 kg. Ako pomnožimo omjer snage po kW od 0,0025 kW/kg (koliko ste vi zakonom dozvolili) sa masom vozila od 1200 kg, dobivamo ravno 3kW. Još jednom pitam, zamislite automobil sa 3kW! Koliku brzinu bi mogao postići i koji uspon savladati. Jeste li svjesni da oni dječji autići na akumulator imaju preko 300W? Jeste li svjesti na kuhinjski štapni mikser ima u prosjeku od 300-1000W? Jedva promiješa smjesu za palačinke, a kamo li da vas vozi sa tom snagom. Iz policije kažu da će svi jači romobili od 250W morati biti registrirani. Jasno vam je da to nije moguće? Jasno vam je da u europskoj klasifikaciji motornih vozila ne postoji kategorija romobila? Naravno da vam je najbliža kategorija L1e-b (moped na dva kotača), ali romobil se ne može homologirati kao moped? Jasno vam je sve, samo izgleda namjerno sabotirate evoluciju. Ukoliko uvedete ovakav zakon, znači da ste istog trena u potpunosti zabranili korištenje gotovo svega maloga na struju. Prekinuli ste evoluciju prometa, povećali ste onečišćenje okoliša, natjerali ste ljude ponovno u automobile i sl. Koliko sam shvatio, vama je na prvom mjestu sigurnost, smanjenje nesreća i sl. Upravo zbog toga morate otvoriti oči i pogledati ostale argumente. Snažniji romobili imaju veće gume, veće i bolje kočnice na oba kotača, jaču elektronsku kočnicu, neki imaju elektronski ABS sustav, itd. Dakle, sigurniji su za korištenje. Istina, s jačim romobilom može se postići i veća brzina, ali vjerujte da onaj koji neće poštivati ograničenja brzine, neće poštivati niti ostale odredbe ovog zakona i nastaviti će se koristiti jačim romobilima iako će biti zabranjeni. Dolaziti će do situacija da će ljudi (najčešće mladi) bježati od policije kako bi izbjegli kazne i u tim situacijama vrlo lako nastradati. Gledajući to sa strane sigurnosti, mislim da bi napravili veće zlo nego korist. Kad već branite romobile argumentirajući to povećanjem sigurnosti prometa na cestama, odgovorite mi, molim vas, zašto ne branite sportske motocikle npr. Nemam osobno ništa protiv motocikala, i sam ih vozim, ali činjenica je da je samo ove godine na našim prometnicama više od 10 osoba izgubilo život na

<p>motociklu ili od motocikla. Recite mi, molim vas, zašto je vozilo koje može razviti brzinu veću od 300 kmh legalno na cesti, a vi želite sa ceste ukloniti romobile koji idu 25kmh? Recite mi, molim vas koliko je ljudi ove godine poginulo od pada s bicikla, npr. Ili romobila? Vjerojatno niti jedna. Recite mi za koju namjenu ljudi kupuju sportske motocikle? Da idu s njima na posao jer su ekonomični i praktični? Ne bih rekao. To su skupe igračke koje služe za utrke i podizanje razine adrenalina, a legalni su u prometu na cestama. Romobile kupuju ljudi koji ih koriste za odlazak na posao, da si olakšaju život, smanje troškove goriva, parkinga, uštede na vremenu i sl. Moguće da je iz vaše perspektive upravo u tim uštedama problem, a ne u sigurnosti. Tužno je da se malom čovjeku koji si jedva priušti romobil od 3000 kn brani njegovo korištenje, a sportski motocikl koji košta preko 200000 kn je legalan. Također, gledajući vaš prijedlog zakona sa ekonomske strane. Preko noći učinili bi desetke tisuća takvih prijevoznih sredstava bezvrijednima i ilegalnima. Cijene električnih romobila kreću se od cca 2000 kn do 35000kn, slično kao i bicikli. Neki ljudi ih otplaćuju na rate još 1-2 godine, a imat će proizvod koji će moći jedino baciti u smeće jer na nigdje neće moći koristiti. Trgovci će imati lagere robe koju su uvezli i na nju platili sva davanja državi, a neće ju imati kome prodati. Propadat će poslovi, ljudi će ostajati bez posla i sl. U hrvatskoj su prisutne svjetski poznate firme koje po svijetu nude uslugu najma romobila na ulici putem aplikacije. Svi ti romobili imaju između 500 i 1000W nominalne snage. Dakle oni svi idu u propast u RH, također. Ne znam jeste li svjesni koristi koju nam ove vrsta vozila donosi. Svijet i tehnologija evoluiraju, dio te evolucije i napretka su i električna vozila. Inteligentni ljudi se prilagođavaju evoluciji i promjenama i prihvaćaju ih, dapače, vesele im se, a kukavice ju sabotiraju. Želimo bolji svijet, čišći zrak, Fond za zaštitu okoliša daje subvencije za kupnju električnih automobila kako bi se smanjila emisija štetnih plinova, a vi u isto to vrijeme zabranjujete korištenje električnih romobila. Ne zvuči li vam to kontradiktorno i besmisleno? Početkom 20. stoljeća u Londonu su tukli i napadali vozače prvih automobila jer su plašili konje. Ferdinanda Budickog su istukli u Zagrebu kad je dovezao prvi automobil. Danas svi vozimo automobile. Jer su nam korisni, jer ih trebamo. Ti isti automobili onečišćuju planet, u tim istim automobilima svaki dan ginu tisuće ljudi. Ali nismo ih zabranili. Zašto bi onda mi Hrvati branili električne romobile? Razmislite, molim vas. Sagledajte sve činjenice i proširite malo vidike. Istim prijedlogom zakona dozvolili ste ljudima da jašu konja po ulici. Nemam ništa protiv toga, ali pitam vas, kad automobil uplaši konja, a konj se ritne i izbaci jahača, on pada s puno veće visine od romobila, vrlo vjerojatno se ozljeđuje. Kako u tom primjeru uspoređujemo razinu ugroze sigurnosti za vozača romobila i jahača konja? Nije li smiješno da se u 21. stoljeću donosi zakon koji brani i sabotira evoluciju, a na cestu vraća konje? Što je sljedeće? Zabrana automobila i uvođenje kočija?</p>	
<p>16 Lime Mobility d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

Lime, kao kompanija specijalizirana za električnu i zelenu mikromobilnost, pozdravlja namjeru zakonodavca za definiranje nove kategorije vozila (osobna prijevozna sredstva) a koja će obuhvatiti i električne romobile te na taj način potaknuti razvoj korištenja alternativnih oblika prijevoza na državnoj i lokalnoj razini. S obzirom na veliko iskustvo koje nam donosi djelovanje u brojnim zemljama Europe i svijeta u pogledu mikromobilnosti, želja nam je istaknuti preporuke koje bi zakonodavac trebao uzeti u obzir prilikom izrade konačnog prijedloga Zakona kojim će regulirati segment zelene mikromobilnosti, s fokusom na električne romobile kao dio kategorije osobnih prijevoznih sredstava.

1. Definiranje snage motora električnog romobila
Zakonodavac pri definiranju osobnih prijevoznih sredstava predlaže ograničenje radnog obujma motora na 25 cm³ odnosno trajne snage elektromotora na 0,25 kW te ograničenje razvijanja brzine na ravnoj cesti do 25 km/h. Pozdravljamo uvođenje ograničenja brzine pri vožnji električnih romobila, no želimo istaknuti kako bi ograničavanje radnog obujma motora odnosno trajne snage elektromotora moglo biti kontraproduktivno. Naime, Hrvatska je geografski vrlo raznolika što znači da i u velikim gradovima postoje brdovita područja gdje električni romobili ovako malenog radnog obujma motora neće biti u mogućnosti dovesti odraslu mušku osobu na željeno odredište. Ovakvo ograničenje može prouzrokovati smanjeno korištenje električnih romobila u gotovo svim većim hrvatskim gradovima jer će ograničiti radijus kretanja samog električnog romobila. Kao i kod automobila, veliki obujam motora ne predstavlja opasnost, već opasnost proizlazi iz neprimjerene vožnje i brzine, stoga smatramo kako je umjesto ograničenja obujma motora potrebno ograničiti maksimalnu brzinu koju električni romobil smije razviti te adekvatne kazne za sve one koji prekorače istu. Putem ograničavanja brzine postići će se jednaki efekt (sigurnost u prometu), ali se neće ograničiti korisnike da svoje električne romobile koriste i na strmim područjima uz poštovanje definiranog ograničenja brzine.

2. Definiranje kretanja električnih romobila
U članku 112. zakonodavac dodaje stavak 2 i 3 prema kojima su se vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni kretati biciklističkom stazom/trakom u smjeru kretanja, odnosno ukoliko biciklistička staza/traka ne postoji, vozači osobnih prijevoznih sredstava mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, ali pod uvjetom da se ne kreću brže od prosječne brzine čovječjeg hoda. Kako je mrežu biciklističkih staza u Hrvatskoj još potrebno razvijati i nadograđivati, za pretpostaviti je da će korisnici u velikoj većini gradova biti primorani kretati se površinama namijenjenima za pješake gdje predlažemo da se umjesto ograničenja brzine električnog romobila fokus prebaci na pravo prvenstva pješaka. Kako kretanje brzinom čovječijeg hoda korisnicima električnih romobila predstavlja praktičan, ali i sigurnosan problem (značajno otežano održavanje ravnoteže na vozilu), a na temelju dobrog primjera prakse iz Poljske, predlažemo slijedeće: Vozači su obvezni pješacima omogućiti pravo prvenstva prolaza te prema tome prilagoditi svoju brzinu kretanja. Na ovaj način

Brzina se neće određivati bročanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno. Jedinice lokalne samouprave su ovlaštene upravljati prometom na svom području te je i prometna infrastruktura u njihovim ovlastima.

	<p>omogućava se zadržavanje sigurnosti u prometu i same svrhe korištenja električnih romobila – brže stizanje do željenog odredišta koristeći zelenu mikromobilnost. 3. Definiranje ostavljanja električnih romobila Članak 112, stavak 7 iz perspektive korisnika može predstavljati značajan problem jer adekvatna infrastruktura za parkiranje električnih romobila u Hrvatskoj još nije razvijena – ne postoje označena parkirna mjesta u gradovima koja bi omogućila uredno parkiranje električnih romobila. S druge strane, zabranom ostavljanja električnih romobila bez nadzora „na prometnim površinama za kretanje vozila i pješaka“ sprječava korisnike da ostave vozilo i udalje se od njega čak i na kratko (kako bi otišli u trgovinu ili u poštu) što ponovno obeshrabruje korištenje ovakvog oblika prijevoza. Pozdravljamo želju zakonodavca da spriječi nered, no isti se svakako može spriječiti i preporukom da se vozilo ostavi na način na koji ne ometa promet pješaka i vozila. Predlažemo da zakonodavac točno odredi gdje i kako je korisniku dozvoljeno, a gdje nije dozvoljeno ostaviti svoj električni romobil u slučaju nedostatka označenog parkirnog mjesta u blizini. Primjerice, iznimno u slučaju nedostatka parkirnog mjesta za romobile u blizini, korisnik može svoj električni romobil ostaviti na parkirnom mjestu za bicikle ili na način da ne blokira promet vozilima ili pješacima, ostavljajući minimalno 150 centimetara na nogostupu kako bi pješaci mogli nesmetano prolaziti. Svakako pozdravljamo i da se ovlast za određivanje detalja kretanja i ostavljanja električnih romobila prepusti lokalnoj samoupravi kako bi se pravila prilagodila potrebama svakog grada te bogatoj kulturnoj baštini Republike Hrvatske.</p>	
17	<p>Veljko Žinić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, mislim da bi u Zakon trebalo dodati i članak kojim se na autocesti u prometnom traku za slučaj nužde mogu kretati i potpuno električna vozila brzinom od recimo 50 km na sat kada je promet zaustavljen, do najbližeg odmorista ili punionice. Sve većim brojem potpuno električnih vozila pojavljivat će se i problemi u slučaju dužih zastoja na autocestama u kojima će električna vozila imati problem sa stanjem napunjenosti baterije kada dođe do visesatnih zastoja na autocestama i ako im se dogodi da ostanu bez el. energije i oni će napraviti zastoj na autocesti. Stoga im se mora omogućiti da sigurno napuste autocestu u tim slučajevima.</p>	<p>Nije prihvaćen »prometna traka za zaustavljanje vozila u nuždi« je obilježeni uzdužni dio kolnika na autocestama i na određenim mjestima na cestama višeg reda, kao i u tunelima, galerijama i sl., te prvenstveno služi za zaustavljanje vozila na kojima se pojavio iznenadni kvar ili druga opasnost uslijed koje nisu u mogućnosti nastaviti sigurnu vožnju te se moraju privremeno zaustaviti.</p>
18	<p>Filip Cetina PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani! Definiranjem pomoćnog pješačkog sredstva kao naprave koja se pokreće isključivo snagom osobe koja upravlja tim sredstvom, nadalje osobnog prijevoznog sredstva kao sredstva kojeg ipak pokreće određena snaga koja nije samo snaga osobe koja upravlja njime ali bez sjedećeg mjesta te po prethodnom Zakonu "28) »vozilo« je svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda", stvorena</p>	<p>Primljeno na znanje Navedena problematika zahtjeva sveobuhvatnije izmjene zakonskih i podzakonskih propisa iz nadležnosti više tijela državne uprave.</p>

<p>je jedna praznina jer više u niti jednu kategoriju ne možemo svrstati električna invalidska kolica i mobilne skutere za slabije pokretne osobe, znamo po prethodnom Zakonu da nisu vozila, a po ovom prijedlogu nisu niti nešto drugo. Potrebno bi ih bilo, po mojem mišljenju, izjednačiti s pješacima dok se kreću brzinom čovjekovog hoda odnosno ako se kreću brže onda se moraju kretati kolnikom ili ukoliko postoji bilo kakav razlog da se ne mogu kretati pločnikom (prepreka, preusko ili strmo itd.). To je djelomična implementacija iz legislative UK. Isto tako kod brzih mobilnih skutera uvesti najnižu dobnu granicu i ukoliko se kreću kolnikom, iz bilo kojeg razloga i da je to dozvoljeno samo u naseljenom mjestu da moraju poštivati pravila za vozila tj. propuštati pješake na pješačkom prijelazu, a ne da se dogodi pr. iz života da ja koristeći mobilni skuter stupim na pj. prijelaz a da me drugi sudionik na mobilnom skuteru koji se kreće kolnikom pritom ne smanjujući brzinu skoro udari bočno. S poštovanjem, Filip Cetina</p>	
<p>19 Udruga hrvatskih cestovnih prijevoznika PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Iako problematika koju želimo izložiti nije predmet rasprave, moramo skrenuti pažnju na slijedeće i ponovno apelirati da se razmotri obuhvatnija izmjena Zakona. Prijedlog unošenja nove odredbe u čl. 154. postojećeg teksta Predlažemo da se u Zakon o sigurnosti prometa na cestama inkorporiraju odredbe o podijeljenoj odgovornosti u slučaju pretovara, obzirom da se prema postojećem čl. 154. za pretovar tereti isključivo prijevoznika. Ponovno naglašavamo da je u jednom od nacрта prijedloga Zakona o prijevozu u cestovnom prometu bila predviđena pojeljena odgovornost za pretovar - između pošiljatelja tereta, prijevoznika i primatelja tereta, što i jest jedino pravedno, no ta odredba nije inkorporirana u predmetni zakon. Stoga predlažemo da se čl. 154. Zakon o sigurnosti prometa na cestama izmijeni na način da će novi tekst glasiti: Prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu se mora obavljati sukladno propisima koji reguliraju sigurnost prometa na cestama te uporabu i održavanje javnih cesta. Pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj odgovorni su da se prilikom obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu vozilo optereti isključivo u skladu s podacima upisanim u prometnoj dozvoli, odnosno u skladu sa najvećom dopuštenom masom i osovinskim opterećenjem na itinereru kojim se obavlja prijevoz. Ugovorom o prijevozu tereta potrebno je odrediti raspodjelu odgovornosti između pošiljatelja tereta – utovaritelja, prijevoznika i primatelja tereta – istovaritelja u slučaju postupanja suprotnog odredbama stavka 2. ovog članka. Kada pošiljatelj tereta – utovaritelj, prijevoznik i primatelj tereta – istovaritelj propuste postupiti sukladno odredbama stavka 3. ovoga članka, odgovornost snose zajednički i solidarno, u jednakim dijelovima. Izmjena postojećeg čl. 193. st. 2. Nastavno na dosadašnji rad koordinacije za zimsku službu inzistiramo da se sporna odredba čl. 193. st. 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koja sada glasi: " (2) Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima</p>	<p>Nije prihvaćen Nije predmet trenutnih izmjena i dopuna ZSPC-a.</p>

	<p>koja nemaju propisanu zimsku opremu i teretnim automobilima s priključnim vozilom." zamijeni na način da će nova odredba glasiti: "(2) Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu. Teretnim automobilima s priključnim vozilom dozvoljen je promet uz uvjet da koriste propisanu zimsku opremu (zimске gume, lanci za snijeg)." Naime, postojećom formulacijom potpuno se onemogućava prometovanje teretnim vozila s priključnim vozilom, te se postavlja pitanje zbog čega zakonodavac smatra da ta vozila s adekvatnom zimskom opremom ne mogu sudjelovati u prometu.</p>	
20	<p>HRVATSKA NACIONALNA UDRUGA ZA E-MOBILNOST "STRUJNI KRUG" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Pozdravljamo inicijativu Ministarstva unutarnjih poslova za zakonodavnim normiranjem prometovanja električnih romobila i sličnih uređaja na električni pogon te parkiranje na mjestima namijenjenim za punjenje vozila na električni pogon. Posebno želimo istaknuti intenciju zakonodavca kojom želi zaštititi romobiliste omogućujući im prometovanje biciklističkom infrastrukturom, a u slučaju njenog izostanka na pješačkim površinama uz prilagođavanje brzine. Trenutna definicija kategorije „osobno prijevozno sredstvo“ kojoj pripadaju električni romobili suviše će ograničiti njihovo prometovanje jer ne odgovara stvarnoj slici i mogućnostima koje takvi romobili mogu pružiti. Posebno se želimo osvrnuti kako velika većina romobila prelazi zadane gabarite od 250W iz razloga što se slabiji modeli pokazuju nepraktični kada je riječ o prometovanju u brdovitim mjestima ili kada je riječ o većem opterećenju od strane vozača kao i zbog mogućnosti ubrzanja u kritičnim situacijama kao što je uključanje u promet. Stoga predlažemo zakonodavcu promjenu definicije kategorije na način da značajno poveća prag snage motora ili da kategoriju ograniči samo maksimalnom brzinom, odnosno na 25km/h . Razvoj e-mikromobilnosti pokrenut je uvođenjem usluga prijevoza električnim romobilima koje su se pokazale izuzetno uspješnim, čime svjedoče gradovi poput Zadra, Umaga, Rijeke, Crikvenice, Osijeka i Varaždina. U prijedlogu zakona, člankom 112. onemogućit će se slobodni modeli e-mikromobilnosti prije nego li je ona uistinu zaživjela ako se stavkom 7 propiše nemogućnost ostavljanja osobnih prijevoznih sredstava bez nadzora osim na za to posebno uređenim i označenim mjestima, poglavito ako uzmemo u obzir da takvu infrastrukturu treba tek izgraditi. Vjerujemo da je rješenje moguće postići kroz zajednički dijalog jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave s operaterima, odnosno potrebno je prepustiti odluku o parkiranju vozila iz kategorije osobna prijevozna sredstva u nadležnost gradova. Zaključno, želimo istaknuti da ako zakonodavac ograniči brzinu kretanja osobnim prijevoznim sredstvima na pješačkim površinama do brzine čovječjeg hoda, onda će zbog voznih osobina takvih vozila učiniti njihovo prometovanje nesigurnim jer nisu predviđena za kretanje tako malim brzinama, odnosno pri malim brzinama njihovo upravljanje je otežano što ih čini nesigurnim za korištenje. Stoga,</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Jedinice lokalne samouprave su odredbama važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama ovlaštene uređivati određene segmente prometa .</p>

	<p>predlažemo da se u zakonu brzina u pješačkoj zoni definira na način da vozači osobnih prijevoznih sredstava prilagode brzinu kretanja okolini, uzimajući u obzir kretanje pješaka i drugih vozila, čime se osigurava veća sigurnost i za vozače takvih vozila i za sve druge sudionike u prometu.</p>	
21	<p>Karlo Vranješ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Pošto i sam dnevno koristim El.Romobil snage 1400Wx2 mogu vam reći da dosad nisam nigdje čuo za neke nesreće koji kruže u medijima. Doduše El. Romobili danas imaju sve što treba za izaći na otvorene ceste (žmigavci,svjetla,poziciona i štop svjetla,itd..) Kada se govori o nastradalima i padovima s romobila većinu puta je to prenapuhano a danas svjedočimo ubojstvima na cesti pod ogromnim količinama alkohola i drugih supstanci a da nepričamo koliko neki ljudi jednostavno nas romobiliste nemogu niti zamisliti počevši od mene koji sam u više navrata doživio u Kaštelima (gdje živim i stanujem) od vrijeđanja i psovki. Nadalje svjedočio sam gdje djeca od 15 god dolete sa biciklom(nije električna) 30 kmh i rade trikove sa kočanjem jako blizu kamiona i drugih motornih vozila. Neki su slomili ruku pa od toga se prave važni. Zašto takve stvari neregulirate i uvedete kazne za takvo što također ista ta djeca voze u suprotnom smjeru i ne drže se prometnih pravil? Evo primjera pada s jednog od kvalitetnijih romobila gdje vozač ima zaštitnu opremu(kaciga,štitnici,itd.) kakvu bi trebao svaki motorist imati a nema pa usporedite sa padovima s motora. https://www.youtube.com/watch?v=z8gTQgIvYw Nadalje predlažem: Da se brzina ograniči na 25 kmh a da se uvede registracija za snažnije romobile koji mogu razviti veću brzinu od 25kmh. Obavezna zaštitna oprema i za starije od 16 godina. Zabrana izlaska na otvorenu cestu. Zabrana upravljanja El. Romobilom mlađima od 14 god. Npr. u Njemačkoj regulaciju su odlično riješili na taj način čak su uveli zabranu El. Romobilima koji nemogu razviti veću brzinu od 25kmh da izlaze na ceste gdje su motorna vozila(auti,kamioni,itd..) Čak imaju i primjerene kazne za prekršaje tipa skijanje sa ceste na nogostup, prolazak kroz crveno, izlazak na autocestu,itd... 5kmh je totalno nerelana i nesigurna vožnja. 250W nikako nije dovoljna za ikakvu vožnju. Slažem se za registraciju i dozvolu ali samo za veće i snažnije El. Romobile Također ako treba svojevrijem ću vam napraviti demo u PU Kaštela što se tiče vožnje i sigurnosti vožnje El. Romobila LP Karlo</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Nošenje kacige pri upravljanju takvim vozilima bi bila obvezna za osobe mlađe od 16 godina. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
22	<p>Zoran Sambol PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Obavezna homologizacija i registracija električnih osobnih prijevoznih sredstava: https://slobodnadalmacija.hr/split/uzrok-pozara-narivi-je-samozapaljenje-elektricnog-mopeda-uku-pnasteta-je-velika-potpuno-izgorjelo-osam-motoc-ikalavatra-zahvatila-i-dva-automobila-1036273 Svako podilaženje (smanjivanje kriterija za nužnu kvalitetu proizvođača) "proizvođačima" i uvoznicima koje bi dovelo do tehničke neispravnosti vozila povećat će</p>	<p>Nije prihvaćen Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama predviđeno je da za osobna prijevozna sredstva nema obveze homologacije i registracije. Upoznati smo sa slučajevima samozapaljenja opisanih vozila, međutim, većinu slučajeva izazivaju same baterije za koje postoje propisi za homologaciju.</p>

	broj incidenata koje će izazivati neispravna "električna osobna" vozila.	
23	<p>Ivan Obad PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Članci vezani uz e-romobile. Električni romobil je skoro pa idealno prijevozno sredstvo za grad, bilo bi šteta ograničavati njegovu funkcionalnost. Najveći problem, ovog zakona u pogledu ograničavanja funkcionalnosti romobila je ograničavanje snage. Vrijednost od 250W je posve arbitrarna, ne vidim razlog zašto ta vrijednost a ne neka druga obzirom da većina romobila ionako dolazi s elektronskim ograničenjem brzine, a 250w je donja granica romobila koji se prodaju, jednostavno je teško uopće zamisliti ozbiljan romobil, ozbiljnijeg dometa s tako malom snagom. Kao što je već navedeno u drugim komentarima 250 w je apsolutno nedovoljno za pogurati vozača prosječne težine po prosječnom (?) građskom terenu (3 najveća grada u Hrvatskoj imaju značajne uspone) na spomenutih 25 km/h - zapravo bi smetali biciklistima. Osobno, upravo iz persepektive funkcionalnosti ne bih uopće ograničavao snagu romobila, ako da - ukoliko zakonodavac želi dodatnu mjeru sigurnosti u vidu fizikalnog onemogućavanja postizanja visokih brzina govorimo o snazi oko 600-800W (kontinuirane snage, pretpostavljam, znam da moj romobil od 500w može maksimalno 45km/h, nizbrdo..uz povoljan vjetar). Kao što je isto spomenuto, pri usporedbi s drugim zemljama treba misliti i o infrastrukturi u tim zemljama. pogotovo o međugradskim biciklističkim stazama (u Nizozemskoj, Belgiji, Danskoj) - zašto bi u Hrvatskoj u 21. stoljeću pisali zakon koji na romobil gleda kao pomodnu igracku umjesto prijevoznog sredstva koje svakako može zamijeniti skuter/motor, pa čak i automobil. osobno mislim da brzina na biciklističkoj stazi bi mogla biti ograničena na 30km/h - ali mogu razumijeti i 25km/h. Što se tiče kretanja nogostupom, zakon bi trebao naglasiti da je vozač dužan posebno paziti na druge korisnike - hodače, pse. Brzina od 5 km/h koliko bi odgovaralo brzini hoda zapravo je brzina guranja romobila (slično kao i bicikl, jako je teško voziti romobil tom brzinom). dapače, postoji realan paradoks - ukoliko isključim romobil, dakle nije pogonjen strujom već mojom nogom - odgurivanjem, ja lako mogu postoci brzinu od 7-8 km/h možda i više na kratko. stoga, bih predložio brzinu kretanja romobila na nogostupu ograničiti na 10km/h, 6-7 km/h u blizini pješaka . Zakonodavac mora biti svjestan realnosti da i sama pješačka infrastruktura - nogostup, pjesacka staza zapravo izuzetno loše izvedene u mnogim mjestima (pločnik prestaje, nastavlja se na drugoj strani kolnika, ili se sužava do širine jednog čovjeka). za kraj, želim ponoviti da bi šteta bila ograničavati funkcionalnost romobila pogotovo ako ta ograničenja ne pridonose sigurnosti. S poštovanjem, Ivan Obad, dr.med.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Električni romobili koji ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava morati će biti homologirani i registrirani. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
24	<p>Siniša Mikulandra PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Velika većina električnih romobila koji se trenutno nalaze u prodaji u RH i EU snage su veće od 250W. Velika većina romobila koji su prodani u zadnje dvije</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i</p>

godine otkako je prodaja naglo porasla (što zbog covid-a, što zbog dostupnijih i jeftinijih uređaja) snage su veće od 250W. Ako ovaj prijedlog zakona bude usvojen u nepromijenjenom obliku svi ti romobili i dalje će biti neregulirani! Neće spadati u skupinu "osobno prijevozno sredstvo" zbog veće snage motora niti će se moći registrirati jer za njih ne postoji kategorija homologacije. Govori se da će se moći registrirati kao L1-B (moped na dva kotača) no romobili ne mogu ispuniti bar jedan zahtjev za tu kategoriju, a to je sjedalo. Nigdje nisam mogao pronaći na osnovu kojeg dokumenta je određeno ograničenje od 250W. Svi korisnici električnih romobila mogu potvrditi da 250W snage nije dovoljno za pokretanje odrasle osobe na bilo kakvoj podlozi. Pretpostavljam da se taj podatak prepisao iz nekog postojećeg zakona druge države ili je jednostavno korišten podatak jednak ograničenju za električne bicikle. Električni bicikli za gibanje koriste kombinaciju snage vozača i električnog motora dok romobili isključivo snagu motora i zato te dvije vrijednosti nikako ne mogu biti jednake (ako je ograničenje određeno analogno biciklima). Prema ovom prijedlogu izmjena, vozači osobnih prijevoznih sredstava (OPS) se trebaju kretati pješačkim površinama ako ne postoji biciklistička staza ili traka. Pri tome se moraju kretati brzinom ne većom od prosječnog hoda pješaka. Vožnja romobila brzinom hoda pješaka opasna je jer je pri niskim brzinama otežano održavanje ravnoteže, pogotovo na neravnom terenu. Vozač koji upravlja električnim biciklom ili vozač koji upravlja vozilom iz skupine OPS-a jednako su ugroženi prilikom kretanja kolnikom. Isto tako ti vozači jednako ugrožavaju sigurnost pješaka kada se kreću pješačkim površinama. Zašto tada praviti razliku i jednima propisivati kretanje kolnikom u slučaju ako ne postoji biciklistička staza ili traka (biciklima), a drugima pješačkim površinama (OPS) ? Razumijem da treba poticati da bicikli i OPS prometuju stazama i trakama predviđenim za to, no infrastruktura u mnogo mjesta je takva da to nije moguće. Smještanje OPS na pješačku površinu uz toliko nisko ograničenje brzine uz već spomenute probleme sa kategorizacijom dovest će do toga da takva prijevozna sredstva uopće neće biti moguće koristiti ili ih neće imati smisla koristiti. Što u tom slučaju s hrpom već kupljenih primjeraka? Moj prijedlog je: - povećati ograničenje snage u kategoriji vozila "osobno prijevozno sredstvo" na 1000W. To je snaga za koju korisnici romobila tvrde da je dovoljna za savladavanje prosječnih uzbrdica (meni osobno je dovoljna snaga od 500W, no ja sam prosječne tjelesne mase i nemam potrebu voziti zahtjevnim terenom). - regulirati vozila koja bi inače bila u skupini OPS-a, ali to ne mogu radi veće snage motora ili brzine. - dozvoliti vozačima osobnih prijevoznih sredstava kretanje kolnikom kada ne postoji pješačka staza ili traka tj. izjednačiti ih s biciklistima. - dozvoliti vozačima bicikala i OPS-a kretanje pješačkim površinama pri čemu se moraju kretati brzinom ne većom od propisane. Ovo treba učiniti samo ako je dozvoljeno i kretanje kolnikom za te vozače. Na taj način imali bi izbor. Mogli bi primjerice voziti sporije po pješačkoj površini tamo gdje je opasniji promet na kolniku ili bi mogli voziti

sigurnosti drugih sudionika u prometu. Električni romobili koji ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava morati će biti homologirani i registrirani. Nošenje kacige pri upravljanju takvim vozilima je obvezno za vozače mlađe od 16 godina. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.

	većom brzinom po kolniku na dionicama gdje je to primjereno.	
25	<p>ARSEN TORBARINA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Slažem se sa svim komentarima o prenislo postavljenoj gornjoj granici snage od 250W, jer ta snaga nije dovoljna da poveže odraslu osobu uzbrdo, pogotovo kada osoba na sebi još nosi kakvo dodatno opterećenje, npr. ruksak. Snaga se primarno odnosi na sposobnost motora vozila da savlada uzbrdicu pri opterećenju, dok je brzina romobila ograničena elektronski na 25 km/h - bez obzira na snagu motora. Dapače, kod slabijih motora u takvim slučajevima dolazi do prekomjernog zagrijavanja, što dodatno dovodi vozača i okolinu u opasnost zbog mogućeg zapaljenja motora, vodova ili baterija. Zato bi granicu dozvoljene snage s 250W trebalo podići na barem 600W. Pritom se za referencu mogu uzeti specifikacije jednomotornih električnih skutera / romobila koji se trenutno nalaze na tržištu. Dodatno, ograničenje brzine od 5 km/h na nogostupu je prenislo, jer se čovjek već bržim korakom može kretati brzinom od 6 km/h, pa i više. To dovodi do bizarne situacije u kojoj vozač na romobilu ne smije preteći osobu koja trči, a da pritom ne prekrši zakon. Trčanje na nogostupu nije sporno niti zabranjeno, te bi tu brzinu trebalo ograničiti na nešto veću brzinu od one prosječan čovjek može trčati, a to je barem 15 km/h. Eventualno bi se brzina kretanja mogla smanjiti na 5 km/h isključivo u slučajevima kada se romobilom prolazi nogostupom kroz stajališta tramvaja ili autobusa na kojima se nalaze ljudi (ograničenje ne bi imalo smisla u noćnim satima ili na stajalištima gdje se trenutno nitko ne nalazi). Ograničenje brzine električnog romobila na biciklističkoj stazi treba biti jednako kao i za bicikl. dipl. ing. el. teh. Arsen Torbarina</p>	<p>Prihvaćen</p> <p>Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
26	<p>Vladimir Pečar PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Pozdrav, Molim vas - nemojte ovo za**bati.. Inače me ne zanima politika, Bandić, HDZ, SDP - mislim da je ovo prva stvar za koju sam jednostavno morao dati svoj glas. Jedna sam među prvima u Rijeci koja je kupila romobil te imam preko 3000 pređenih km. Znači ovo je najbolje prijevozno sredstvo ali ikad! Prvo sam krenuo sa Legoni S2 - koji je bio realno nikakav - mislim da je imao 250W te nije mogao povući nikakvu uzbrdicu (Rijeka) - nakon toga sam nabavio Segway ES4 - 350W koji je bilo "malo bolji" ali idalje nije bio "Rijeka friendly" - na istome sam napravio preko 1200km. Sada vozim kineza koji ima 2400W i savršeno ide (ide dosta brže nego prijašnjih ali nikada ga nisam ni pokušao "nategnuti extra" jer nemam potrebe - uživam dok se vozim) - zapravo, dovoljno za reći da imam više km pređenih na romobilu nego na motoru za koji sam polagao - doslovno. Ograničenje brzine nema smisla ako se ide po traci sa automobilima jer bicikle uredno idu oko 50 a i više. Uostalom - jači romobili imaju kočenje sa oba motora - te stajanje je instantno a imaju i diskove. Napravite zakon - može, čak i da se jači uređaji poput moga trebaju registrirati - može, nošenje kacige za bicikle - može ali molim vas</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Električni romobili koji ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava morati će biti homologirani i registrirani.</p>

	nemojte uništiti genijalno transportno sredstvo samo zbog "straha od novoga". Hvala.	
27	<p>Vladimir Stunković PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Poštovani, Može li državni tužitelj prije svega po službenoj dužnosti podići tužbe protiv svih članova državne administracije zato što nisu djelovali proaktivno i pravovremeno ? Možemo li se mi proizvođači i izvoznici električnih vozila nadati da će se električni bicikli, tricikli i ostala vozila snage do 4000 W i max brzine do 45 kmh, konačno moći atestirati, homologirati i registrirati kao i u ostatku EU ?</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Ukoliko smatrate da tijelo državne uprave pogrešno postupalo, ovlašteni ste podnijeti prigovore, pritužbe prijave, kao i tužbe. Državni zavod za mjeriteljstvo je nadležan za atestiranje i homologaciju vozila. Međutim, vozilo se može registrirati ukoliko posjeduje potvrdu o homologaciji.</p>
28	<p>MATEJ GORETA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Prijedlog izmjene stavka (4) u Članku 112. je u direktnoj suprotnosti s ciljem povećanja sigurnosti prometa na cestama te predstavlja opasan presedan da se slabije sudionike u prometu (u ovom slučaju bicikliste i korisnike osobnih prijevoznih vozila) zakonski okrivu za sve prekršaje i eventualne fizičke i zdravstvene posljedice u slučaju sudara s motornim vozilima pri prelasku kolnika dok koriste infrastrukturu koja bi im trebala pružiti sigurnosti i prednost (biciklističke staze). Ovaj prijedlog svojom obavezom "obraćanja pažnje na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavanju i opreznom prelaženju kolnika" stavlja potpunu odgovornost na vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava, umjesto da odgovornost za sigurni prijelaz preko biciklističkih staza stave upravo na vozače koji svojom brzinom i nepažnjom vozače bicikla i osobnih prijevoznih sredstva mogu ugroziti i ozlijediti. Osim što ovaj prijedlog vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava stavlja u poziciju da ih se okrivu u slučaju pogibije (s obzirom na to da svaki vozač može tvrditi da poginuli nisu "obratili pažnju i oprezno prešli kolnik"), prijedlog je u čistoj suprotnosti s ciljevima RH i EU da poveća broj biciklista, pješaka i korisnika osobnih prijevoznih sredstava s ciljem smanjivanja stakleničkih plinova i udjela osobnih vozila u prometu. Predlažem da se stavak (4) izmjeni tako da se odgovornost za siguran prijelaz preko biciklističkih staza stavi na vozače motornih vozila koja se kreću kolnikom, a ne na slabije sudionike prometa te da se prednost tretira kao u slučaju prelaska pješaka preko zebre.</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila. Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način.</p>
29	<p>Zoran Sambol PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Za osobna električna vozila snage veće od 0,25 KW ili ona koja mogu postići brzinu veću od 25 km/h obavezno: 1. Homologizacija 2. Registracija 3. Osiguranje 4. Test vozača prometala za stjecanje potrebnih vještina Takva vozila trebaju se kretati na isti način kao i bicikle; po označenim biciklističkim stazama, a ako takve ne postoje po kolničkoj traci na krajnjoj desnoj strani. Hvala!</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Osobe koje upravljaju vozilima koja ne spadaju u osobna prijevozna sredstva morati će posjedovati vozačku dozvolu određene kategorije ovisno o kategoriji vozila kojom upravljaju.</p>
30	<p>Gordan Polan PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Poštovani, Bio sam na najboljem putu kupiti</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojanom oznakom, već su</p>

<p>električni romobil. Međutim, najava ovog zakona pomalo me drži neodlučnim. Umjesto da nekakvim svrsishodnim zakonom motivirate ljude na kupnju i korištenje električnih osobnih vozila (romobila), vi ih obeshrabrujete. Većina komentatora osvrnula se na dobrobit navedenog oblika prijevoza i mikromobilnost, te se neću ponavljati, apsolutno podržavam. Temeljem analiza raznoraznih postova i mojih osobnih potreba zaključio sam da mi treba romobil veće snage, da me odveze uzbrdo, romobil većih dimenzija kotača i solidnih suspenzija, da budem sigurniji u vožnji preko raznih rupa, izbočina i sl., bez nekih aspiracija prema brzini (25 km/h sasvim dovoljno). Nisam sklon nekakvoj offroad i adrenalinskoj vožnji. Dakle, za mene je idealan romobil cca snage 500 W. Obzirom na moje navedene potrebe jedan takav romobil i nije baš jeftin. Uobičajeno je da skuplji romobil pruža i veću sigurnost u vožnji. E, sad, upravo su kupci skupljih romobila diskriminirani i pod obvezom dodatnih troškova. Mislím da bi zakonom nekakvog reda trebalo uvesti, ali izjednačavati snagu i brzinu romobila je nebulozno. Možda bi bilo dobro ograničiti brzinu do 25 km/h, a snagu ostaviti kao posebnu kategoriju. Ispada također da su teže osobe diskriminirane. Njih romobil snage 250W teško može povući i na ravnom, a pogotovo na uzbrdici. Mislím da bi granica snage trebala biti podignuta na 1000W. Vožnja nogostupom od 5 km/h je neizvediva. U tom slučaju sigurnije je gurati romobil. Tu bi granicu trebalo podignuti na barem 10km/h. Lijep pozdrav.</p>	<p>vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Električni romobili koji ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava morati će biti homologirani i registrirani.</p>
<p>31 Tomislav Vodanović PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Molim da Zakonodavac sagleda iako od navedenog neće ništa uvažiti siguran sam: -Mogućnosti kojima bi potaknio povećanje kategorije ovih vozila (romobila) a ne samo na kažnjavanje! Nikada nikoga zakonodavac nije nagradio i potaknio zato jer koristi vozilo koje je zelenije!. Samo porezi i kazne umjesto poticaja i olakšica za zelenija vozila. -Smatram da ovim potezom tj. nacrtom apsolutno ubijate u svakom smislu ova prijevozna sredstva a istodobno povećavate broj zagađivača (automobila) u gradovima. Vrlo je jasno da je restriktivno postavljen nacrt prijedloga zakona, te da će isti smanjiti broj romobila i njihovu pojavu odnosno odraziti se na kompletno manju prodaju elektrificiranih vozila. - Sagledati da Zagreb nije (valjda) jedini dio Hrvatske te da postoje i drugi krajevi u kojima ima znatno manje infrastrukture (pravilnih biciklističkih staza) a nogostupi su u katastrofalnom stanju, često izlomljenog betona i prepriječeni nepropisno parkiranim automobilima gdje se isti mora zaobići izlaskom na kolnik. Da na pješačkoj stazi je pješak gazda a ne vozač romobila stoga ih maknite i neka voze skroz desnom stranom kolnika i kada je moguće prebace se na biciklističku stazu. -Regulirati pitanje što sa romobilom kada ne postoji ni pješačka ni biciklistička staza, gurati takvo vozilo? -Definirati troškove registracije i homologacije tako da se svi postojeći vlasnici mogu prilagoditi, ocijeniti i prodati svoje postojeće romobile i napustiti ovu vrstu prijevoznog sredstva. -Definirati kako i na koji način će maloljetna osoba registrirati romobil? -Ako zakonodavca brinu štete u slučaju sudara i naknade</p>	<p>Djelomično prihvaćen Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojim je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno. Predviđeno je da se brzina prometovanja, u slučaju vožnje nogostupom i pješačkim zonama, smanji na brzinu koja garantira sigurnost pješaka, kao i osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, iz razloga da se isti mogu sigurno zaustaviti, bez opasnosti kako za sebe tako i za ostale sudionike. Intencija izmjena i dopuna zakona nije bila propisivanje dodatnih troškova registracije i homologacije već je glavna intencija bila kategorizacija ove skupine vozača, s konačnim ciljem povećanja sigurnosti ne samo vozača osobnih prijevoznih sredstava, već i svih ostalih sudionika. Naknada štete u slučaju sudara i naknade materijalne/fizičke štete su već regulirane drugim propisima. Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Električni romobili koji ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava morati će biti homologirani i registrirani.</p>

<p>materijalne/fizičke štete, u tom slučaju bi dovoljno bilo plaćati godišnje obavezno osiguranje takvih vozila a nikako tehnički, homologaciju, registraciju i osiguranje. -Sagledati činjenicu da su mnogi (moćniji, jači) romobili kupljeni iz razloga većeg dosega baterije, što rezultira manjim brojem punjenja baterije = dugotrajniji vijek vozila a i manju potrošnju električne energije iz kućanstva a ne samo kako bi išao brže. -Zakonodavac neka pogleda aktualno dostupne modele koji se prodaju na našem tržištu kako bi se pravilno odredila granica snage. Koja bi minimalno trebala biti podignuta na 500W. Snagom od 0.25kW stvarate dvije grupe električnih vozila te diskriminaciju, jedne stavljate u grupu da ih voze djeca bez troškova, a drugima ozbiljne namete!. - Prema Vašem prijedlogu što sa registriranim romobilima jačim od 0.25kW, takvi smiju na kolnik, znači opet ih imate na cesti, a ako i njima zabranite izlazak na kolnik, stvorili ste opet dvije kategorije u kojoj jedni ne plaćaju ništa a drugi su dobili namet. - Izračunati da je vožnja kuća-posao romobilom financijski dobar potez, gdje registracijom i homologacijom a nečudi me i kojekakvim tehničkim pregledom ubijate isplativost posjedovanja takovog vozila. Zbrojne takse, porezi i davanja višestruko premašuju utrošenu električnu energiju korištenu za punjenje romobila i ukoliko vlasnik s istim prevaljuje mali broj kilometara dovodite u pitanje isplativost posjedovanja romobila.</p>	
<p>32 Krešimir Lulić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, ovim bih putem htio prvo naglasiti da se načelno slažem s reguliranjem navedenog oblika prijevoza (konkretno osobnog prijevoznog sredstva, tj. romobila s motorom na električni pogon). Međutim ne mogu se složiti sa svim odrednicama ovog prijedloga zakona. Naime, na ovaj način direktno ljude obeshrabrujete od ovog oblika prijevoza. To je nešto što je van svake logike, osim ako netko nema izravnu korist od toga. Mikrobilnost bi trebala biti budućnost, kao što bi gradovi trebali biti stvoreni za ljude, a ne za automobile. Ogromne površine gradova zauzimaju parkirna mjesta i automobili, a osim toga i izravno zagađuju okoliš i zrak koji je u gradovima ionako već dosta onečišćen, pogotovo u Zagrebu. Umjesto da osigurate način da se ljude potiče da se što više koriste svim vrstama mikromobilnosnih prijevoznih sredstava, na ovaj način samo ćete postići suprotan efekt. Jačina motora nije i ne bi trebala biti kriterij za reguliranje, pogotovo jer gotovo većina postojećih romobila na ulicama je jače od toga, ali još više iz razloga jer romobili od 250w i manje nemaju dovoljnu snagu za nositi osobu koja je tjelesne težine od 85+kg niti za vožnju gotovo bilo koje odrasle osobe po uzbrdici. Moj savjet je da ovaj dio zakona promijenite na način da se regulira maksimalna dozvoljena brzina, koja se najčešće može i tvornički ili softwerski limitirati, na 25km/h. Na taj način bi postigli željeni efekt sigurnosti, a ne biste diskriminirali nikoga ni po kojoj osnovi. Također mislim da bi se to trebalo odnositi na sve romobile do jačine motora od 1000w. Također smatram da je maksimalna dozvoljena brzina od 5km/h na nogostupu preniska jer je s tom brzinom otežano sigurno upravljanje romobilom i</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Predloženo je nošenje kacige za vozače osobnih prijevoznih predstava za mlađe od 16 godina.</p>

<p>mislim da bi bilo u redu ograničiti brzinu na nogostupu na 12km/h, a po potrebi ostaviti na lokalnim samoupravnim jedinicama da odlučuju ako je u određenim dijelovima grada potrebno ograničiti brzinu na manje od toga. Nošenje kacige trebalo bi biti obvezno za mlađe od 16 godina, s obzirom da nisu još u potpunosti svjesni prometa i svih prometnih pravila jer bi se na taj način donekle osiguralo od nezgoda u prometu. Što se tiče parkiranja romobila na posebno označenim točkama diljem grada, smatram da to nije dobra odluka iz razloga što infrastruktura gradova nije dovoljno dobro razvijena za takvo što. Također smatram da bi gradovi trebali imati ovlast odlučivati o navedenom. Odluka o korištenju biciklističkih staza ondje gdje su one dostupne i nogostupa, ako biciklističkih staza nema, smatram da ste učinili ispravnu odluku jer prometovanje kolnikom za romobile nije sigurno isto kao za bicikliste jer su romobili manjih točkova i prema tome manje stabilni i manje sigurni za promet kolnikom. S obzirom kako se nadam da Vam je u cilju poticanje mikrobilnosti u gradovima, ugledavajući se na velik dio europskih zemalja koji sve više odlučuju zabranjivati prometovanje osobnim vozilima strogim centrom grada, smatram da ćete uzeti u obzir dane komentare i prema tome donijeti ispravnu odluku o izmjenama i dopunama postojećeg zakona. Srdačan pozdrav</p>	
<p>33 Bozidar Galina PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Svi romobili (98%) ima snagu vecu od 250w..Potrebno je popraviti infrastrukturu,ne zivimo vise u 70-im godinama..Umjesto da poticete ljude na mikromobilnost i smanjenje ekoloske stetnosti vi ih vracate 5 koraka unatrag. I molim ljude koji donose zakon da se probaju oni popest sa 250w na Sljeme,Gracane,Rijeku,Dubrovnik i ostale brdovite gradove i kvartove..</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>
<p>34 Tihomir Sarcevic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Postovani Zelim navesti opasku na zakon o romobilima, te uzimanje istih u obzir za izmjene i dopune prijedloga. Mozda ce netko misliti da je ovo sarkasticno nadopisano, ali ovo je realnost u svakodnevnom zivotu, a ne pojedinac koji kucka u uredu zakon. Dali se treba uvesti reda, treba i to nije upitno ja podrzavam. Citajuci ovaj zakon vidim da je samo napisan da se puni drzavni proracun i da je nelogican. Ovaj zakon je pisala osoba koja ocigledno nije nikada bila sudionik niti imala isti nacim prijevoza. Brzina voznje na nogostupu je nemoguca ako imate 120kg(ili manje) i 5km/h!!!! pogotovo jer su tockovi malih dimenzija 8-10(inca). Mislim da ce ovdje policija jedva cekati da pise kazne kao i za bicikliste u ovoj sivoj zoni prometala; Tockovi tih dimenzija malog i niskog tezista je nemoguće voziti tim brzinama postaje iznimno opasno. Biciklisticke staze, kao i prijelazi nogostupa (pijesacki prijelazi) nijedan nije adekvatan. Ako je netko i gurao invalidska kolica znat ce da su prednji tockovi istih dimenzija i nemoguće ih je "popeti". Zivim u gradu koji je po istrazivanju ima najvise kilometara biciklistickih staza po omjeru velicine grada. Neka ta</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama predviđeno je da osobnim prijevoznim sredstvima mogu upravljati osobe s navršениh 14 godina, a da zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje, na glavi moraju nositi i vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16 godina. Prikolicu sa prijevoz djece prikačenu za osobna prijevozna sredstva ne možemo prihvatiti zbog cjeloukupne nestabilnosti takve kombinacije.</p>

ista osoba se provoza na el. romobilu/monocikl pa da vidi uvjete dali su prilagodjeni istom i dali je moguće voznja pjesackim stazama(a vidim da se ovdje i sili vozna pjesackim nogostupom); Osobno sam svakodnevnim sudionik i u prometu osobnim automobilom, kao i el romobilom. I ovo pisem kao i jedan i drugi sudionik. Da ja jesam da se ide pjesackom stazom, da ja jesam da se ide pjesackom zonom. Ali da i ja jesam da se ide cestom koja nema veliki broj prometa, a ne da sam prisiljen ici pjesackom stazom ako na cesti nema prometa. svi znamo da je ovo sve pisano sa sivom zonom i nedoreceno. Kazem ovo su samo jedni primjeri, poznavajuci rad nase policije bit ce samo punjenje proracuna. Ovo mi doslovno izgleda copy paste tudjeg zakona a ne naseg. Drugi problem koji vidim je ograniciti snagu na 250w. osoba poput mene koja je imala 120kg ne moze povuci i nema toliku snagu. Svi se "furamo" da smo turisticka zemlja, na ekologiju; sto onda i prozilazi slijedeci problem, za mene i ostale; kao jeftini i ekoloski nacim prijevoza smanjenje emisije Co2 smanjenja guzvi na cestama, prakticnisti skladistenja samog prijevoznog sredstva ignorirate. Osoba sa tom kilazom(pa i manjom) i 250w se ne moze popeti uz brdo. U nasoj drzavi postoje bezbroj malih mjesta na priobalju koja nemaju pjesacke staze, vec jednostavno istim putem "cestom" provlance izmedu uskih kuca prolaze i ljudi, auti, motori. Snagu 250Wmogu djeca koristiti... odrasle osobe vece kilaze te jos ako zivite na mjestu koje je brdovito nazalost ne. Iz ovoga namecem pitanje dali onda ti turisticki priobalni gradovi, i recimo neki grad u kontinentalnom dijelu ce imati jednak broj ispisanih kazni ako si prisiljen ici cestom, jer ne postoji ili je nemoguca voznja? poznavaju rad nase policije, jedva ce cekati da pisu kazne jer si prometovao cestom a ne pjesackom stazom. meni kao sudionika u prometu na moju osobnu savjest ne pada na pamet da se vozim cestom koja ima 4 kolnicka traka sa romobilom(cak i gdje ima 2 sa puno prometa, svidjalo se vama ili ne to je zbog moje osobne sigurnosti). Kao sto mi i ne pada na pamet da se vozim pjesackim kolnikom uz cestu gdje nema velikog prometa. Nazalost u zakonu vidim i dio sa djecom; ona ne bi smjela uopce koristit takav nacim prijevoza, ili dajte njima granicu od 250w kacige obavezno cak i stitnici, a punoljetnima dajte jace do 2000w(mozda zvuci puno ali razvoj tehnologije kao i razvoj samoj nosivosti tezni baterije, konstrukcije vozilila kao i tezini osobe koja ju vozi). Osobe koje i imaju jace romobile koji idu daleko preko 80, svi koriste sami zastitnu odjecu od kacige. Ja bih ju prvi imao. Ali opet siva zona, ako i imas jace prometalo a vozis se polako dali mi je potrebita kaciga? Primjera osoba od 80kg i romobil romobili vece snage koji vjerovatno i imaju veci kapacitet baterije zbog dometa i jacu snagu el. motora mogu ici brze, da... idu preko 25km/h ali isti taj romobil sa 120kg u priobalju ne idu uz brdo. Nerjetko dolazi do pregrijavanja i izgaranja. Ovo sto pisem treba biti opet na savjest vozaca, ali isto tako znamo da u praksi nema savjesnih vozaca, ali i ujedno policija nema sluha i svima ce pisati kazne sa ciljem punjenja proracuna a ne sankcija i primjera. stoga apeliram ako pisete zakon napisite da posteno a ne da ima sivu zonu. kao i vecina nasih zakona koji su

<p>nedoreceni. i jos nesto vidim da se spominje i homologacija za jaca prometala na el struju, ekoloska prometala koja ce biti u funkciji samo cca 5 mjeseci godisnje!? vani veci gradovi(npr Azija) imaju zabrane ulaska automobila u grad negdje je cak drzava omogucila besplatan prijevoz na njima i infrastrukturu kao prioritet. Ako se pise zakon molim da se gleda u buducnost. Kod nas ima puno zakona gdje jos ima navedeni u Dinarima !!?. Nadalje ako gledam Zapad(od kojeg se vjerovatno prepisali zakon u uzeli samo jedan dio a ne cijeli) nasi ne tako daleki susjedi istu vodilju ekologije i prometala imaju. Ako se uspoređujete sa zapadom onda molim da i omogucite istu tu zapadnu infrastrukturu. Ili prilagodbu zakona nasim uvjetima, mediteranu. Isto tako vani kao i kod nas ima biciklista koji imaju zakacenu prikolicu sa prijevoz djece. Molim da se uvede i u zakon a el prometala. Romobile. Oni jaci to mogu ovi slabiji ne. Stoga molim da se i to uzme u obzir jer vani je to sasvim normalna stvar, da ujutro se djeca strpaju u to i voze u vrtic, a ne da policija pravi problem. Vozilo od 250W to ne moze napraviti. Sto se tice nosenja kaciga. Cak sam i za da svi nose... ali postoji problem, kao i vani turisticka smo zemlja, postoji Bolt i sl, gdje se ne moze natjerati turista da koristi kacigu za 2km prijevoza. zar ne !? Tu jos ima dosta opaski ovo je dovoljno za pocetak. (p.s. ispricavam se zbog manjka dijakriticnih znakova)</p>	
<p>35 Zlatko Menđušić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Tema: označavanje vozila registracijskim pločicama u slučaju kada se na kuku vozila montira nosač tereta (bicikla) Poštovani, moj komentar je offtopic u odnosu na Prijedlog zakona kao i na do sada objavljene komentare sa kojima se, u načelu, slažem. Prije svega mi je nelogično limitiranje snage motora na samo 250W ali drugi su iznijeli dovoljno kvalitetnih argumenata po tom pitanju. Međutim, čudi me kako je predlagatelju promakla još jedna neusklađenost postojećeg Zakona sa trenutnim stanjem pa ukazujem na nju kako bi se novim izmjenama Zakona i to moglo urediti. Problem, odnosno zakonska nedorečenost odnosi se na označavanje vozila registracijskim pločicama u slučaju kada se na kuku vozila montira nosač bicikla ili nosač tereta Postojećom zakonskom regulativom nije predviđeno izdavanje treće pločice koju bi se moglo postaviti na takav nosač pa su vozači tih vozila u dilemi na koji način će svjesno biti u koliziji sa Zakonom: - Ako postojeću pločicu ostavi na vozilu, krši odredbu Zakona po kojoj pločice moraju biti jasno vidljive jer postavljanjem tereta (bicikla) na nosač zaklanja se pogled prema pločici. - Ako pločicu skine sa vozila i postavi ju na nosač, krši odredbu Zakona prema kojoj vozilo mora biti označeno DVJEMA pločicama koje su izdane za to vozilo. To što je pločica premještena na drugo mjesto ostavlja ovlaštenoj osobi prostor za slobodno tumačenje propisa i osobnu procjenu je li tako postavljanje pločice zakonito. Osim što je premještanje pločice nespretno, nakon višekratnog premještanja povećava se i mogućnost gubitka pločice zbog oštećenja držača. Postoji i treća mogućnost, da vozač prepíše registracijsku oznaku i</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama je propisano da motorna vozila u prometu moraju imati po dvije registarske, prenosive, izvozne, odnosno pokusne pločice. Ako na vozilo montirate nosač za bicikle koji se legalno prodaje u RH te ukoliko je proizvođač nosača predvidio mjesto za registarsku pločicu, a isti ima sve preduvjete kao i vozilo, mišljenja smo da je sa stajališta sigurnosti puno bolje da se pločica stavi na nosač nego da je zaklonjena ili da se bicikli loše učvršćuju na samom nosaču samo kako bi registarska pločica bila vidljiva, a i sama intencija zakonodavca je bila da registarska oznaka bude vidljiva i prepoznatljiva</p>

	<p>postavi ju na nosač. Međutim, takva radnja vrlo lako dobije kvalifikaciju 'krivotvorenja službene isprave'. Na našim cestama nije rijetkost uočiti vozila s inozemnim registracijskim oznakama, koja na nosaču imaju postavljenu treću pločicu, identičnu standardnim pločicama vozila. Međutim, kao što rekoh, takva mogućnost nije predviđena našim zakonskim propisima. Stoga predlažem da se razmotri i ova problematika te donesu potrebne izmjene Zakona. Hvala.</p>	
36	<p>Drasko Andric PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</p> <p>Poštovani, želio bih pozdraviti vaš prijedlog zakona o osobnim prijevoznim sredstvima (prvenstveno vezano uz el. romobile) jer je regulacija neophodna, ali i skrenuti pozornost na nekoliko činjenica i vrlo izglednih posljedica koje će se pokazati kobne. Prvo bih se osvrnuo na činjenice. U posljednjih nekoliko godina s naglaskom na zadnje dvije, u Hrvatsku su uvezeni (ali i proizvedeni) deseci tisuća električnih romobila. U tijeku je revolucija mikro mobilnosti i tranzicija na alternativne oblike prijevoza, poprilično ubrzana i pandemijom korona virusa. Dešava se elektrifikacija i "uberifikacija" kao što se sedamdesetih desila mekdonaldizacija društva, bez vrijednosnih konotacija, stavljajući naglasak samo na promjenu društvenih obrazaca i paradigmi (digitalizacija, usluge dostave, autonomna vozila, etc). Niti jedno prijevozno sredstvo u novijoj povijesti nije bilo toliko naglo prihvaćeno niti je zabilježilo rast zbog svoje izuzetne praktičnosti i ekonomičnosti. Vrlo su jasne kobne posljedice korištenja istih, međutim ovaj proces potrebno je pivotirati, usmjeriti, razvijati, educirati... samom zabranom neće se napraviti ništa dobro za razvoj infrastrukture i dobrobit društva. Jasno je kako je glavni problem nemogućnost evidentiranja i nadzora svih oblika OPS-ova (PEV), međutim predloženi zakon ima velikih mana. Ovako postavljena ograničenja, prvenstveno snage od 0,25kw čine romobile pogodnima isključivo za najranjiviju skupinu, djecu i mlade, koji ih jedini mogu koristiti radi svoje težine, a upravo ta skupina ne bi smjela sudjelovati u prometu. Ograničenje brzine je potrebno i smisleno, 25km/h je razumno. 0,25kw ne može zadovoljiti niti najosnovniju namjenu mikro mobilnosti osim za djecu i eventualno invalide (za koje romobil ne može biti optimalno prijevozno sredstvo), te je smislenije zabraniti upotrebu istih u potpunosti, što nije nikakvo rješenje. El.motor od 0,25kW koji prevozi prosječnu odraslu osobu ne može savladati nagib od 5%! Jasno je da je predložena snaga motora stavljena u korelaciju s ograničenjem brzine, jer drugačije nije realno kratkoročno pronaći rješenje kojim bi se moglo ograničiti i nadzirati velika brzina, ali je samim time potpuno izgubljen smisao. Kad su se pojavili prvi automobili u gradovima bilo je velikih konflikta s konjima i konjskim zapregama i tadašnjim predominantnim sudionicima u prometu. Ali to nije bio razlog da se automobilima zabrani prometovanje u gradovima, već se s vremenom mijenjala infrastruktura i obrasci korištenja. Ovo je upravo takva povijesna tranzicija. Na bolje. Prijedlozi Znamo da postojeća infrastruktura nije pogodna ne samo za</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Električni romobili koji ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava morati će biti homologirani i registrirani. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno</p>

	<p>OPS-ove već i za tradicionalne bicikliste ali i pješake (!!! gdje su nogostupi van centra gradova za djecu, mame s kolicima, starije građane, invalide?) Isto tako znamo da će se automobili dodatno micati iz centra gradova i da će se i time stvarati novi prostori za alternativne oblike mobilnosti, za koje se infrastruktura ionako mora razvijati te se u mnogim sredinama već razvila. Usporedo s razvojem infrastrukture potreban je (vrlo jednostavan) razvoj sustava gdje će se OPS-ovi morati evidentirati (registrirati), osigurati i dokazati minimalni tehnički uvjeti i ispravnost. Da bi se dobila sukladnost mora postojati i edukacija tj. ishođenje dozvola za upravljanjem istima. Djeca mlađa od 16 godina nemaju što tražiti na električnim vozilima kao ni na mopedima. Zaštitna oprema mora biti obavezna za SVE vozače OPS-ova. Tek tada možemo pričati o uređenom prometnom sustavu i sigurnosti za sve sudionike u prometu. Prometu koji je funkcionalan, siguran i u duhu s vremenom u kojem živimo. Naknade za usklađenje stvorit će nove prihode i uvelike će sufinancirati razvoj infrastrukture. Negativne posljedice i fatalni rizici novog prijedloga zakona Već znamo da postoje tisuće električnih romobila koje se neće moći legalizirati i da će nova nelegalna vozila svejedno pristizati i sudjelovati u prometu. Za očekivati je da će se 90% postojećih nastaviti koristiti ilegalno, neće biti bačeni, neće se moći prodati. Njihov životni vijek je od dvije do 10 godina. U isto to vrijeme može se izgraditi spomenuti sustav regulacije umjesto zabrane, koja naglašavam, neće spriječiti žrtve. Veliki broj vozača, posebice mlađih, će prilikom pokušaja zaustavljanja i sankcioniranja ilegalne vožnje bježati od Policije i drugih službenih organa, pod utjecajem straha i adrenalina, velikim brzinama riskirajući najfatalniji mogući ishod koji je vrlo izgledan. Prihvatanjem ovog Prijedloga zakona svjesno prihvaćate rizik zadobivanja teških tjelesnih ozljeda, invaliditeta i smrti velikog broja mladih korisnika OPS-ova koji će iz straha od kažnjavanja pokušati pobjeći. Posljedice primjene predloženog zakona biti će pogubnije od trenutno nereguliranog sustava. To se mora izbjeći pod svaku cijenu. Kao savjestan građanin dužan sam isticati i upozoravati na katastrofalne posljedice i manjkavosti Vašeg Prijedloga izmjene zakona u svim medijima i javnom prostoru. Hvala vam na vremenu i evaluaciji Vašeg prijedloga. Srdačan pozdrav, Draško Andrić</p>	
37	<p>Ante Bilonić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Ograničite brzinu ali ne i snagu romobila jer ne ograničavate ni snagu motora i automobila. Također, vozeći brzinom od 5 km/h jedva da možete održavati ravnotežu na romobilu što utječe na sigurnost vozača a i drugih sudionika u prometu.</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
38	<p>Darko Skitarelic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, diplomirani sam inženjer elektrotehnike, a ujedno i vlasnik jednog električnog romobila koji ima 2 motora snage po 1 kW svaki, ali nastojati ću biti objektivan po pitanju ove teme i prijedloga novog Zakona o sigurnosti na cestama. Ne slažem se s</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

ograničenjem snage osobnog prijevoznog uređaja (bicikla, romobil ili el. monocikl) iz razloga jer ne živimo svi na slavonskim ili zagrebačkim ravnicama. 250 W snage je zaista premala snaga na romobilu ili el. monociklu da bi mogla normalno upogoniti odraslu osobu (18+ godina), a romobili takvih snaga jedva ili vrlo teško odraslu osobu prevezu preko najmanjih uzbrdica. Primjera radi, romobil s jednim el. motorom od 500 W snage odraslu osobu od 80 kg neće moći prevesti od Korza do Trsata u Rijeci, na uzbrdicama će jednostavno stati, ili još gore, pregrijati se. Prilikom pregrijavanja uvijek može doći do oštećenja motora ili baterije, a vidjeli smo što se desilo s oštećenom baterijom na Bundeku ovog proljeća. Takav romobil jest na papiru tehničkih specifikacija deklariran da može dosegnuti i do 40 km/h, ali beskoristan je na strmijim dijelovima kao što su to podsljemenska naselja, Rijeka i drugi gradovi koji imaju i najmanja brdašca. Veliki i topli savjet svima koji su uključeni u izrađivanje ovog Zakona da sami isprobaju 1h voziti el.romobil od 250 W, 350 W i 500W snage prije nego donesu konačnu odluku. Slažem se s ograničenjem brzine kretanja od 25 km/h u pješačkoj zoni i na biciklističkim stazama. Sasvim je dovoljna brzina za brzo kretanje i sigurno zaustavljanje. Htio bih još nadodati - nemojte pusto prepisivati zakone iz Njemačke. Sagledajte prvo ekonomsku situaciju u našoj zemlji. Tehnologija se konstantno razvija i njezino ograničavanje ili potpuno prihvaćanje nije ispravno, potrebna je edukacija! Osobno poznajem nekoliko osoba koji su si kupili električni romobil vrlo visokih performansi, a koji mogu dosegnuti i do 80 km/h, ali te osobe su kupile te uređaje da mogu dostavljati hranu (WOLT, BOLT, GLOVO), a te osobe takve uređaje voze do 25 km/h jer im u tom slučaju baterija traje i do 70 km dometa. Mnogi su ostali bez posla u vrijeme korone i takav način zarade im je spas, a takvi romobili donose kruh na stol tim ljudima, pogotovo onima koji rade taj posao u brdovitim gradovima. S malim romobilima taj posao je nemoguće obavljati. I vama u ured je često hrana dostavljena uz pomoć romobila i takvih aplikacija, a vozač je bio brz i hrana je bila topla. Nemojte ograničavati snagu romobila, nekoga taj najjači romobil spašava da ne postane beskućnik, a mnogi plaćaju svoje fakultete putem istih, a takvi su romobili dvostruko jeftiniji od el.bicikla na primjer. I još posljednja stvar vezana uz romobile visokih performansi, kakvog i sam imam, takvi romobili na sebi imaju jednu tipku (ECO) čijom se jednostavnom aktivacijom romobil ograničava maksimalnih na 25 km/h. Takvi romobili imaju 2 disk kočnice, najčešće govorimo o hidrauličnim kočnicama, čiji je zaustavni put dvostruko kraći, pri brzini od 25 km/h, od zaustavnog puta "običnog" romobila od 250/350 W , jer ti slabiji romobili imaju samo 1 disk mehaničku kočnicu. Često sam u centru Zagreba sa svojim romobilom, a koji može ići 60 km/h, ali ne vozim se preko 10-15 km/h, a kad su malo veće gužve, često sam sporiji i od samih pješaka. Takvi veći romobili se puno lakše balansiraju i puno su upravljiviji i sigurniji od onih slabijih snaga i vozač je puno oprezniji na takvom romobilu. Nije isto sjednete li na Tomosa ili na Ducattija od 200 KS... Još bih osobno predložio obavezu nošenja kaciga na svim romobilima, za sve starosne skupine ljudi. Nadam se da ćete uvažiti ovu

	<p>tehnološko-socijalnu stranu, jer samo putem edukacije se dolazi do pravilnog zadovoljstva svih strana, jer tehnologija stalno napreduje i olakšava življenje, ali i kretanje u napućenim gradovima. Toliko od mene, unaprijed zahvaljujem na uvažavanju mišljenja, S poštovanjem, Darko.</p>	
<p>39</p>	<p>Marko Romić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Postovani, kao korisnik elektricnog monokotaca kao osobno prijevozno sredstvo kojim ide svaki dan na posao 6 km u jednom smjeru i kao diplomirani inženjer elektrotehnike zelim komentirati dio iz prijedloga zakona u kojem se spomjine ograničenje snage na 250W. Elektricni monokotaci su vozila kao sto im ime govori, vozila sa samo jednim kotacem u kojem je elektromotor, budimo realni, nemale snage. Samo spominjanje ograničenja snage u meni izaziva muku da budem blag. Elektricni monokotac uz to sto ima samo jedan kotac je i samobalansirajuće vozilo po osi oko koje se vrti kotac, da bi to vozilo uopće imalo ikakvog smisla mora biti sigurno za vaznju i ta sigurnost je postignuta upravo velikom snagom motora, u uputstvima koja dobijete uz proizvod stoji da su predviđena za osobe do 120 - 130 kg, znaci snaga motora nije bez razloga velika. Druga stvar koju morate imati na umu je da za razliku od Segwaya ili bicikala koji imaju pedale i zubcanike, elektricni monokotaci nemaju nikakav mehanicki prijenos preko zubcanika preko kojih be se snaga motora mogla multiplicirati, treća stvar to vozilo nema nikakve mehanicke kocnice, tipa disk kocnica ili kocnice drugih izvedbi, koci se elektromotorom, prilikom kocenja baterije se pune a dio snage motora se koristi za kocenje odnosno zaustavljanje vozaca ovisno o konfiguraciji terena po kojem se koci i vozi. Smanjenje snage motora direktno implicira manju snagu kocenje, odnosno mijesanje u dizajn proizvoda koji proizvodi svega 5 do 6 proizvođača u cijelom svijetu. Ogranicavanje snage direktno bi utjecalo na sigurnost vozaca takvog tipa vozila. Zelim reci da spominjanje ograničenja snage nema apsolutno nikakvog smisla pogotovo kada se spominje vrijednost od 250 W. Na taj način bi se reguliralo potpuno beskorisno vozilo koje nitko nebi na kraju niti koristio, eventualno djeca uzrasta 10 do 12 godina. Nadam se da to nije smisao ovog prijedloga zakona. Jedini smisao vidim u reguliranju ograničenja brzine u pojedinim djelovima prometa, infrastruktura biciklistickih staza je toliko losa, da u biti regulativa skoro da nije niti potrebna, jer na losim podlogama ionako se ne mozete voziti brzo, a prvenstveno valjda je vozacu stalo da sebe ne ozljedi, da podsjetim jos jednom upravljate vozilom sa samo jednim kotacem na kojem stojite vi sa svojom masom i sve sto nosite u rukama ili torbi koju nosite na ledjima. Nadam se da sam uspio barem malo docarati koji je besmisao ograničenja snage. "104) „osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,25 kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti,</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>

	monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.),"	
40	<p>Antonio Lalić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Neslažem se sa Vašim prijedlogom. 1. Najviše se neslažem o prijedlogu ograničavanja snage el. romobila na samo 0.25 kw ,što je premalo s obzirom da je preko 90% el. romobila u RH jače od 0.25 kw te su el. romobili do 0.25 kw preslabi za osobe teže od 80 kg ,a nekima je to osnovno prijevozno sredstvo. 2. Također se neslažem oko maksimalne brzine na nogostupu od samo 5 km/h , što je jako sporo te neki romobili nemaju dobru stabilnost ili su neupravljivi pri toj brzini te jako puno ljudi idu sa el. romobilom na posao ili školu ,pa ako kasne moraju malo ubrzati. LP, Antonio Lalić</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
41	<p>ANTE BOŠKOVIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Romobil od 350w ne može povući 80kg preko 26-27kmh a takvih je romobila 90% na ulicama. Nema nikakve logike ni smisla stavljati istog u grupu do 4kw koja ima snagu za preko 100kmh (iako je limit 45kmh). Da li će se onda ti silni 350w romobili voziti po kolniku ne brže od 26-27kmh i zadržavati promet(?). Stavite neku optimalniju max snagu osobnog prijevoznog sredstva (350w kao minimum, recimo 500w optimum) uz limit brzine 25kmh.</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>
42	<p>Matija Lisec PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Djelomično se slažem sa Vašim prijedlogom: Ograničenje brzine na površinama za pješake od brzine hoda pješaka (5km/h) je premalo. Pješak može hodati brže, na kraju krajeva i trčati. Ako romobil koji nema motor poguramo nogom on se može kretati i brzinom daleko većeom od hoda pješaka. Realna brzina koja je sigurna za sve sudionike u prometu je 10-15 km/h. Biciklističkih staza gotovo i da nema tako da će većina prometa biti upravo na pješačkim djelovima. Ograničenje snage od 0.25kw nema nikakvog smisla ako je već ograničena brzina kretanja. Snaga romobila je potrebna da omogući kretanje po uzbrdicama i takvo ograničenje nije dovoljno da osobi od 100 kilograma omogući brzinu od 5 km/h. Ako treba i postojati neko ograničenje snage, neka bude 1.4kw. Romobili su izvrsno osobno prevozno sredstvo koje ne zagađuje, ne stvara gužve i onima koji ne mogu voziti bicikl omogućavaju daleko lakše putovanje. U mom slučaju na posao, gdje ne moram koristiti automobil. Zbog pandemije ne koristim tramvaj i ovim zakonom bi romobil kao prevozno sredstvo izgubio svaki smisao jer ja nemam biciklističku stazu na putu do posla a putujem iz grada u grad. Molim, razmislite još jednom o nelogičnim restrikcijama i razmislite o budućnosti osobnog prijevoza.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Također je izmijenjena odredba o prometovanju osobnih prijevoznih sredstava cestama. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojima je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je posebno postavljenim prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno</p>
43	<p>Igor žarković PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Ne slažem se sa vašim prijedlogom. Ipak smo mi platili carinu i porez na naše romobile te plaćamo el.energiju. Ograničavanje snage romobila ne isto</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

	<p>kao da sada zabranite aute jače od 100kw jer idu brže od 130kmh.Nedopustivo i nemoguće.Regulirajte brzinu na dionicama.El.romobili nisu u mogućnosti držari konstantnu brzinu te jačina el.motora služi za drugu potrebu....težinu vozača i geografsku potrebu.Vozač preko 100kg ne može daleko sa 250w a i kući se treba vratiti.....Svaki romobil ima limitator brzine ako je u tome problem.....snaga ne bi trebala biti tema rasprave .To povlači tužbu protiv ovakvog zakona za naknadu materijalne nadoknade sto će rezultirati daleko većim troškovima za državu.Propišite zakone u skladu sa mogućnostima i uvjetima.</p>	
44	<p>Klaudia Budimir PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Ograničenje snage električnih romobila na 0,25 kw nema smisla jer 90tak % trenutno kupljenih romobila građana RH prelazi tu granicu. Jer električni romobili takve snage nisu dostatni za savladavanje malih uzbrdica, a kamoli onih većih uspona . Donošenjem takvog zakona nastat će kaos jer će građani sa romobilima i računima otići na prodajna mjesta, te tražiti povrat uloženih novaca , a znamo da takav povrat neće biti moguće realizirati. A idući korak će biti prigovori i žalbe na ovakvu odluku jer ista nije donesena u vrijeme kupovine romobila. Većina je građana kupila romobil zbog trenutne situacije sa pandemijom kako bi što manje ulazili u gradska prijevozna sredstva i izlagali se riziku. A samom kupovinom električnih romobila smanjio se i broj automobila na cestama što je naravno svima nama koji živimo u urbanim sredinama velika prednost i smjer u kojem svi želimo ići. Ograničenje brzine na 25 do 30 km/h je oke. Biciklistički promet je također poželjno regulirati jer vozeći se masovno pored mene projure biciklisti daleko većim brzinama od 30 km/h</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>
45	<p>Zrinka Čorluka PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Ne slažem se sa ograničavanjem maksimalne snage romobila na 0.25kw jer takav romobil ne može služiti osobama koje su teže od 85kg. O uzbrdicama ne treba trošiti riječi. Što se tiče brzine kretanja, 25km/h je ok iako bi bolje bilo do 30km/h jer velika većina biciklista iste vozi preko 25km/h. Koja je razlika između romobila na biciklističkoj stazi i bicikla na istoj? Nikakva. Brzina kretanja na pločniku nikako ne smije biti niža od 10km/h a po mogućnosti 15km/h jer sve manje od toga ugrožava i onog tko se vozi i one pokraj kojih se vozi. Gotovo je nemoguće održavati ravnotežu pri "brzini" od 6km/h. Onaj tko se vozi odgovorno, već sada skroz uspori kad vidi ispred sebe grupu ljudi (kako hoda ili kako stoji na stanici i čeka bus).</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
46	<p>DAMIR LUKINA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Poštovani, Ne slažem se sa ograničenjima u snagama vozila. Prije nego obrazložim zašto prvo da se ukratko predstavim: Moje ime je Damir Lukina. Imam 33 godine i školovani sam Elektrotehničar. 8+ godina vozim električne monocikle u Zagrebu. Ako ne znate što je to možete ukratko vidjeti primjer u</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Budući ste napisali da vaše električno vozilo postiže maksimalnu brzinu od 50 km/h isto ne spada u kategoriju osobnih</p>

jednom od mojih vide-a: 1.
<https://youtu.be/XIJLtCr3Eqs> 2.
<https://www.youtube.com/watch?v=M0R3r8sa03Q> U svim godinama korištenja alternativnog električnog vozila nisam imao nikakve probleme niti negativna iskustva. Strah me je da bi se to moglo promijeniti zbog regulacija koje bi bile uvedene manjkom znanja o tim prijevoznim sredstvima. Niti jedno električno prijevozno sredstvo nebi smjelo biti ograničeno po snazi. U većini slučajeva veća potencijalna snaga kod električnog vozila znači veća sigurnost za vozača i time veća sigurnost za druge sudionike prometa. Pogotovo u situacijama vožnje uzbrdo gdje je potrebna veća snaga. U slučaju Električnih monocikala snaga motora i sustava je potrebna za održavanje balansa više nego postizanje brzina. Ako bi se te snage smanjile prema vašim propisima električni monocikli bi bili posve ne upotrebivi ili opasni za koristiti. Vozim Inmotion V11 sa snagom do 3kW motora i baterijom od 1500wh i to je apsolutno potrebno kako bi takvo vozilo bilo sigurno za uporabu. Po načinu kako rade električni monocikli su ograničeni u brzini koju mogu postići. U mom slučaju do 50km/h i ta brzina ne može biti prekoračena. Nemoguće je postići veću brzinu jurenjem nizbrdo jer sustav nema prazni hod motora i snaga je potrebna za regenerativno / magnetno kočenje. Tu i tamo vidim nekoga da vozi Lamborgini u Zagrebu ili sličan sportski auto. Posve legalno i registrirano sa ogromnom snagom motora.... Ako bismo zabranjivali vozila po potencijalnoj snazi mogli bismo zabraniti većinu skupih automobila, kamiona i motora. Rimac Električni Automobili bi bili jako "sretni" sa takvim zabranama. Ograničenja po snazi nemaju smisla. Ograničenja po brzini su uredu i to imamo svakodnevno u sudjelovanju u prometu. Volio bih da umjesto ograničenja više promovirate alternativna električna vozila jer su dobrobiti daleko veće od negativnosti: Nikakva zagađenja, manje buke, daleko manja potrošnja energije, zauzimaju manje prostora i ne stvaraju gužve u prometu, više slobodnih parkirnih mjesta za vozače automobila itd.... Klasificirajte električne monocikle i omogućite nam subvencioniranu kupnju uz pomoć EU fondova. Trenuto je to nemoguće jer imaju 1 kotač i ne spadaju pod kategorije. 8+ godina nisam imao ikakvih nezgoda ili problema. Vozim sa potpunom zaštitnom opremom čak i retrovizorom na kacigi. Sudjelujemo u prometu i slažem se da se trebamo držati prometnih pravila. Volio bih da nam omogućite kupnju osiguranja za sebe i vozilo. Nezgode se jako rijetko događaju, ali se događaju. Dali ćemo zabraniti automobile zbog nesreća? Ne... Ali možemo smanjiti nastalu štetu sa osiguranjem. Homogalizacija u svrhu sprječavanja potencijalnog zapaljenja ili drugog kvara na električnom vozilu nema smisla. Taj dio treba biti reguliran os strane proizvođača i distributera prije ili prilikom uvoza. "Ne prodavati jeftina neispitana Kineska vozila bez certifikata". Grupna vožnja gdje je vidljivo da je u Zagrebu moguće bez problema sudjelovati u prometi i među pješacima bez nezgoda. Godinama se već vozimo i nitko nije imao problema sa nama. Video:
https://www.youtube.com/watch?v=v7Kte8_BVJc
Reportaža i stručno mišljenje članova. Video:
<https://www.youtube.com/watch?v=FJxmY7nGYS0>

prijevoznih sredstava. Ukoliko želite sudjelovati s istim u prometu isto će morati biti razvrstano u jednu od postojećih kategorija vozila sukladno posebnom propisu Polica osiguranja nije u nadležnosti ovog Ministarstva, kao i mogućnosti ili zabrane uvoza pojedinih proizvoda. Monocikli pogonjeni električnim motorom bi prema predloženim odredbama spadali u osobna prijevozna sredstva ukoliko zadovoljavaju ograničenje snage i maksimalne brzine.

47	<p>Nikša Tudor PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Ograničiti snagu romobila na 0.25kw nema smisla. 90% prodanih i proizvedenih romobila su veće snage od tog. Manja snaga jednostavno nije dovoljna za pogurati odraslu mušku osobu od 80+kg. Ograničenje brzine na 25km/h je u redu, ali ograničenje na pješačkom dijelu staviti minimum 10km/h jer ispod tog je praktički nemoguće održavati ravnotežu na romobilu. Ograničiti brzinu i kontrolirati brzine kretanja, ali ne dirati u snagu romobila jer nije direktno vezana uz brzinu kretanja.</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
48	<p>Bodin Matić Roćenović PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Smatram da ova dopuna zakona nije dobro zamišljena. Ograničavanje snage motora na 250W eliminira 90% električnih romobila koji trenutno prometuju hrvatskim prometnicama. Smatram da brzina treba i mora biti ograničena ali snaga motora se ne bi trebala ograničavati. Tom logikom se automobili jači od 60ks isto ne bi trebali prodavati zato što mogu ići iznad 130km/h što je maksimalna brzina na autocesti. Ja osobno imam romobil jačine 2x1200W sa kojim radim studentski posao, dostavljam hranu za glowo i ovakva izmjena zakona ograničila bi me i onemogućila u ostvarivanju dohodka koj mi je kao i svima trenutno prijeko potreban.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>
49	<p>Marko Gudlek PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Smatram da ograničavanje snage električnog romobila na 0,25kw je više nego premalo za teže ljude poput mene (106 kg) jer takvom malom snagom niti jedna uzbrdica se ne može svladati, a da ne pričamo o pregrijavanju kompletnog sustava električnog romobila. Ako je cilj da se time smanji brzina onda bi se i automobilima trebala smanjiti snaga jer je u Hrvatskoj maksimalna dopuštena brzina 130 km/h tako da automobilima ne treba veća snaga od 30 kw po toj logici. Isto tako smatram da ograničiti brzinu na pješačkom nogostupu na brzinu hoda je besmisleno jer Zagreb kao glavni grad u Hrvatskoj ima smiješno mali broj km biciklističkih staza (koje su u većini slučajeva smještene na NOGOSTUPU) što će reći da bi po tome većinu vremena el. romobil se vozio brzinom hoda što onda stvara totalnu besmislenost korištenja el. romobila, a i mogućnost gubitka ravnoteže i pravca kretanja te pada zbog premale brzine. Po mojem mišljenju dopuštena brzina po nogostupu bi trebala biti minimalno 10 km/h i nikako ispod toga, a ako je puno pješaka na nogostupu onda treba probati smanjiti brzinu ispod 10 km/h ili sići sa romobila te ga gurati. Brzinu od 25 km/h po biciklističkoj stazi smatram prihvatljivom. Treba obavezno uvesti nošenje zaštitne kacige na el. romobilu, a smatram da i uvođenje neke vrste godišnjeg osiguranja ne bi bio problem ako ne prelazi 150 kn. Pošto u Hrvatskoj već postoji veliki broj el. romobila čija snaga prelazi predloženih 0,25 kw smatram da bi to stvorilo problem jer ja kao vlasnik takvog romobila bi tražio da mi država vrati novac uloženi u el. romobil koji ne smijem koristiti, a</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Nošenje kacige pri upravljanju takvim vozilima bi bila obvezna za osobe mlađe od 16 godina</p>

	<p>koji je kupljen prije izglasavanja takvog zakona. Ne dirajte u snagu el. romobila nego u ograničavanje brzine koju bi trebali sprovesti kontrolama.</p>	
50	<p>Nikša Pasqualicchio PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Predlažem da promijenite i članak 217 zakona te da se u AM kategoriju pridodaju motocikli do 125 CM3 i do 11kw. Ova promjena je u većini država EU već dugo primijenjena a i kod nas se spominje kroz medije da će se to promijenit. Kao što znamo sada su zbog ekologije svi mopedi četverotaktni i time znatno sporiji i ako takvi ugrožavaju sigurnost prometa na cestama. Današnji motocikli do 125 CM i do 11 KW su sporiji od nekadašnjih 50CM dvotaktnih, sukladno tome ne vidim prepreku da se ovaj zakon promijeni i da slijedimo napredne države EU.</p>	<p>Nije prihvaćen Izmjenom članka 219. Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama predlaže se da vozačke dozvole izdane za kategoriju B vrijede za motorne tricikle s iznimkom da motornim triciklima snage veće od 15 kW smije upravljati vozač kojem je izdana vozačka dozvola kategorije B i koja je navršila 21 godinu. Iako je nekoliko država članica odobrilo na svom teritoriju upravljanje motociklima A1 kategorije s vozačkom dozvolom za B kategoriju, a imajući u vidu činjenicu kako se radi o kategoriji koja je izložena znatno većim rizicima u cestovnom prometu od drugih kategorija, te da se radi o vozilima kojima je smanjena stabilnost, nismo suglasni da se dopusti upravljanje A1 kategorijom bez prethodnog osposobljavanja i polaganja vozačkog ispita za navedenu kategoriju.</p>
51	<p>Goran Petković PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA Slažem se sa ograničavanjem brzine kretanja romobila, no ne slažem se sa ograničavanjem snage istoga na 0,25kw, jer ta snaga nije dostatna da osobu od 85+kg izvuče čak i na laganu uzbrdicu. Prijedlog je da dopustena snaga bude 1,5 kw kako bi osobe koje žive na povišenim područjima mogle nesmetano koristiti e-romobil (i druga mala e-vozila) u svakodnevnim situacijama.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>
52	<p>Pravobranitelj za djecu RH PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI Sukladno ovlasti iz članka 10. Zakona o pravobranitelju za djecu („Narodne novine“ br. 73/17), dostavljamo naše mišljenje na Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Zsigurno se možemo složiti da smo svjedoci pojave novih oblika vrlo popularnih prijevoznih sredstava, naročito u urbanim sredinama, poznatih pod nazivom električni romobili (e-romobili, e- scooteri). Također smo svjesni da ljudi koji njima upravljaju nisu uvijek svjesni svih opasnosti za sebe i druge sudionike u prometu, naročito djecu. Svjedoci smo da se električnim romobilima upravlja na kolniku, što može ugroziti vozača električnog romobila te utjecati na sigurnost prometa na cestama uopće te da se njima upravlja na površinama kojima se kreću pješaci, što također utječe na sigurnost pješaka, naročito najosjetljivije kategorije – djece jer ova vozila često brzo nailaze („nečujne električne jurilice“). Naime, električni romobili ipak mogu dostići brzine koje mogu biti kobne za vozače i pješake, a do izloženosti opasnostima dovodi i njihova konstrukcija i nezaštićenost vozača. U svijetu se već bilježe nesreće koje su potakle države da ovo područje žurno reguliraju, propisujući pravila koja uređuju tko može upravljati električnim romobilima i kako. Tako se propisuju dobra ograničenja za vozače (12, 14 godina, a neke države i 16 – u rangu kategorije</p>	<p>Primljeno na znanje Predloženu dob od 14 godina za upravljanje osobnim prijevoznim sredstvima smatramo primjerenom, budući je upravljanje biciklom na kolniku dozvoljeno djeci starijoj od 14 godina. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, je dozvoljeno samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je posebno postavljenim prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno, a svim ostalim sudionicima stavljeno na znanje da na navedenim dionicama prometuju i osobna prijevozna sredstva te da kretanje moraju prilagoditi stanju prometa. Djeca, kao jedna od najranjivijih skupina sudionika u prometu na cestama su oduvijek jedan od prioriteta MUP-a, kada govorimo o njihovoj zaštiti, edukaciji i usmjeravanju ka poželjnom ponašanju u prometu. Tako je i Nacionalnim planom sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021. do 2030. godine, koji je donijela Vlada RH propisano niz aktivnosti usmjerenih na zaštitu djece i najranjivijih sudionika, od kojih možemo istaknuti kontinuiranu edukaciju mladih vozača, zatim proširenje postojećih preventivno-edukativnih programa primjerenim sadržajima u srednjim školama, koji se odnose na uvođenje sadržaja vezanih za prometnu kulturu i sigurno ponašanje u prometu. Isto tako planirane su aktivnosti usmjerene ka proširenju postojećih preventivno-edukativnih programa primjerenim sadržajima u osnovnim školama, koje se odnose na provođenje projekata ili istraživanja vezanih za prometnu kulturu i sigurno ponašanje u prometu vezanih uz sigurnost i promet na lokalnoj ili</p>

<p>vozača mopeda i 18), maksimalna ograničenja brzine kretanja, zabrana upravljanja na nekim mjestima, obveznog osiguranja od odgovornosti, ukazuje se i potreba zabrane upravljanja u slučaju nesposobnosti za vožnju (zbog bolesti, umora, psihofizičkog stanja, alkohola, droga, lijekova), ugradnje odgovarajuće opreme (zvona, svjetala i drugo), zabrane korištenja slušalica i mobitela tijekom vožnje, zabrane vožnje više od jedne osobe i drugo. Za pretpostaviti je da će električnih romobila biti sve više na ulicama naših gradova. Naime, kupcima su dostupni na prodajnim mjestima i internetu, prihvatljivih su cijena, ekološki su prihvatljivi, lagani i prenosivi. Pored navedenog, novi su izazov, posebice u urbanim sredinama, tzv. fleksibilni modeli zajedničkog korištenja (električnih i tradicionalnih) bicikala i električnih romobila, u kojima korisnici bicikle i romobile mogu ostaviti gdje im je prikladno, što također zahtjeva postojanje modela koji će jamčiti sigurnost svih sudionika. Uzimajući u vidu navedeno, a radi zaštite vozača električnih romobila i pješaka, pri tome posebno imajući u vidu djecu i njihovu ugroženost u prometu te interakciju sudionika u prometu, podržavamo i smatramo nužnim da se normira prometovanja električnih romobila i sličnih sredstava u prometu u Hrvatskoj. Što se tiče njihove snage i brzine i površina na kojima se može kretati osobno prijevozno sredstvo (npr. e-romobil), očekujemo i vjerujemo da su prometni stručnjaci iz radne skupine Ministarstva unutarnjih poslova ovim Nacrtom predložili stručno rješenje kojim će se osigurati promet osobnih prijevoznih sredstava na siguran način, radi zaštite vozača osobnih prijevoznih sredstava i drugih sudionika u prometu, naročito djece do 18 godina.</p>	<p>nacionalnoj razini, kao i edukacija roditelja djece predškolske dobi i učenika prvih razreda osnovnih škola i slično. Provođenjem ciljanih aktivnosti biti će između ostalog obuhvaćeni i vozači osobnih prijevoznih sredstava. Osim navedenog, predviđeno je proširenje sadržaja prometnog odgoja u osnovnim i srednjim školama.</p>
<p>53 Koordinacija hrvatske obiteljske medicine PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI U tekstu ocjene stanja, osnovnih pitanja koja se trebaju urediti zakonom i posljedica koje će se donošenjem zakona postići navedeno je da se Prijedlogom izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: Prijedlog izmjena i dopuna ZSPC) želi smanjiti administrativno i financijsko opterećenje vozača, liječnika te policijskih uprava i postaja, a da se upravo ovim izmjenama olakšava rad liječnika na način da uz upozorenje vozaču koji ima privremenu nesposobnost za sigurno upravljanje vozilima zbog trenutnog zdravstvenog stanja, na određeni rok, a najduže 6 mjeseci o tome obavijeste policijsku upravu ili postaju prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog boravišta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača na način da obavijest upisuju u Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske i time smanje administrativne postupke slanja pisanih obavijesti Ministarstvu unutarnjih poslova. Međutim, izmjene ovog zakona u predloženom obliku će imati upravo suprotan učinak na rad liječnika tj. opteretiti će ih više nego što je to do sada bio slučaj, na što je KoHOM već nekoliko puta upozorio Ministarstvo unutarnjih poslova. Naime, s obzirom da smo</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da se pojednostave procedure liječnicima te financijski rasterete policijske uprave i vozači. Budući da su liječnici obiteljske medicine i do sada obavijesti o promjeni zdravstvenog stanja Ministarstvu unutarnjih poslova dostavljali putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske (CEZIH), izmjena je predložena da bi se izbjeglo slanje vozača na obavljanje zdravstvenog pregleda zbog privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju, a što posljedično vozačima smanjuje troškove. Glavna intencija navedenih izmjena je pravovremena dostava bitnog podatka, koji može imati izravan utjecaj na stanje sigurnosti u prometu na cestama. Nikakva nova obveza liječnicima obiteljske medicine nije uvedena niti novo administriranje. U slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti bi trebao biti upućen na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda, kao i do sada važećim Zakonom. Navedena izmjena je usuglašena s predstavnikom Ministarstva zdravstva koji je bio član radne skupine za izradu Zakona, a ista je na tragu zajedničkih dogovora sa održanih sastanaka povjerenstva za praćenje provedbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama na kojima su sudjelovali i predstavnici KOHOM-a te Hrvatske liječničke komore. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su</p>

	<p>osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodani i liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozila usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
<p>54 Romina Kalesić Čulina II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 1. Ocjena stanja S obzirom da nisam stručnjak za promet kao takav, ne smatram se pozvanom komentirati te dijelove zakona. Međutim, dio koji me se itekako tiče i moja je svakodnevnica je dio u kojem je izabrani liječnik dužan prijaviti pacijenta u slučaju promjene zdravstvenog stanja. Iako je dosad u zakonu stajalo da je bilo koji liječnik koji je upoznat s promjenom zdravstvenog stanja dužan to prijaviti, u praksi to ne izgleda tako i očekuje se da će to učiniti liječnik obiteljske medicine. Kako većina stanja koja bi kao posljedicu imala trajnu nesposobnost za rad najprije prolazi kroz bolnički sustav ili se njihove dijagnoze potvrđuju kod bolničkih specijalista, ne vidim zašto bi obiteljski liječnik bio taj koji će odraditi "priljavi posao". Obiteljski liječnik trebao bi biti pacijentu osoba od povjerenja, oslonac u najtežim trenucima života, sigurna zona što zbog prirode posla, što zbog zakletve koju polažemo te medicinske etike koja nam nalaže da se podaci o pacijentovu stanju ne iznose iz ambulanti. Ovakvim zakonom narušava se i ovako teška pozicija obiteljske medicine koja sve više postaje administrativni posao, a ne poziv za koji smo se školovali više od pola svojih života, a nastaviti ćemo i dalje dok god radimo. Kao liječnik, smatram da nije na meni da pacijentove podatke iznosim i prijavljujem, da se u ambulanti svađam niti da ispitujem svakog pacijenta koji uđe na vrata posjeduje li on vozačku dozvolu. Kao što nije moj posao silna administracija koju to zahtijeva. Kao osobu, majku troje djece, ne želim živjeti u strahu od verbalnih i fizičkih napada na mene ili moju obitelj zato što sam nekome dala zabranu upravljanja vozilom. Gdje točno u opisu našeg posla piše izdavanje zabrane za upravljanje motornim vozilom? Smatram da je potpuno neprihvatljivo izdavanje i produživanje vozačkih dozvola bez pregleda, na osnovu izdavanja zabrana od strane izabranog liječnika!! Kao i dosad, postoji medicina rada koja je kompetentna za određivanje sposobnosti u različitim</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da se pojednostave procedure liječnicima te financijski rasterete policijske uprave i vozači. Budući da su liječnici obiteljske medicine i do sada obavijesti o promjeni zdravstvenog stanja Ministarstvu unutarnjih poslova dostavljali putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske (CEZIH), izmjena je predložena da bi se izbjeglo slanje vozača na obavljanje zdravstvenog pregleda zbog privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju, a što posljedično vozačima smanjuje troškove. Glavna intencija navedenih izmjena je pravovremena dostava bitnog podatka, koji može imati izravan utjecaj na stanje sigurnosti u prometu na cestama. Nikakva nova obveza liječnicima obiteljske medicine nije uvedena niti novo administriranje. U slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti bi trebao biti upućen na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda, kao i do sada važećim Zakonom. Navedena izmjena je usuglašena s predstavnikom Ministarstva zdravstva koji je bio član radne skupine za izradu Zakona.</p>

	<p>segmentima života. Volimo se dičiti da smo država članica Europske unije i prava europska zemlja. Kako to da se onda i po ovakvim zakonima ne ugledamo na naprednije zemlje od nas poput Velike Britanije? Kažete da je cilj administrativno rasterećenje liječnika, ali ovim prijedlogom dogodit će se upravo suprotno. Mi smo u nadležnosti HZZO-a i Ministarstva zdravstva, a ne MUP-a i ovo nije naš posao niti naša kompetencija. Prolaskom ovog prijedloga dogodit će još gora devastacija obiteljske medicine jer niti jedan normalan mladi liječnik ne želi raditi ovaj posao na ovakav način. Ambulante rade bez liječnika, 1 liječnik radi po 2-3 ambulante, a ovakav zakon će situaciju pogoršati i odbiti mlade liječnike od rada u obiteljskoj medicini još i više nego dosad. Naglasak se mora staviti na odgovornost pojedinca te njihovu obvezu prijavljivanja promjena u svom zdravstvenom stanju, kao i posljedično kažnjavanje ako isto ne učine, a ne kažnjavanje liječnika jer je radio svoj posao!</p>	
55	<p>ANDRO PAVUNA II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 1. Ocjena stanja U postojećim izmjenama ste se u više članaka dotakli reguliranja prometa bicikala, nažalost uglavnom uvođenjem dodatnih restrikcija ili obeshrabrivanja upravljanja biciklom, a da u ocjeni stanja niti jednom rječju niste dotaknuli bicikle niti ste napravili komparativnu analizu predloženih izmjena u odnosu na usporedive države, kao što ste napravili za električne romobile. Bilo bi poželjno da ste se ugledali na reguliranje biciklističkog prometa u Nizozemskoj, Francuskoj, Njemačkoj, Austriji, Velikoj Britaniji jer tamo ne biste mogli naći uporište za ovako mizociklične prijedloge kakve ovdje predlažete. Piše tek da se odredbe za sigurno sudjelovanje u prometu novih skupina vozila usklađuju s odredbama do sada predviđenih kategorija (bicikli), ali nigdje ne pružate ocjenu stanja koja bi bila odgovarajuća podloga za nazadne prijedloge izmjena prometovanja biciklom koje ste predložili.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da se poveća sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila. Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način.</p>
56	<p>Gorana Rosandić II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 1. Ocjena stanja Liječnike je potrebno osloboditi administracije koja nikako nije u domeni njihovog posla. Liječnik je temeljni i mjerodavni nositelj zdravstvene djelatnosti koju obavlja poštujući osobito sljedeća načela: 1. stalno održavanje i podizanje kvalitete liječničkih usluga u interesu zdravlja i društvenog blagostanja pučanstva, 2. održavanje i promicanje povjerenja između liječnika i pacijenata te članova njihovih obitelji, 3. poštivanje prava pacijenata, 4. neovisno i profesionalno djelovanje te očuvanje i promicanje slobode i ugleda liječničkog zvanja, 5. promicanje dostojanstvenog i odgovornog profesionalnog ponašanja poštivanjem u radu propisa, pravila struke te kodeksa medicinske etike i deontologije. Nametanje ovakvih administrativnih opterećenja krši temeljne zakonske postavke liječnika - povjerenje.</p>	<p>Nije prihvaćen Mišljenja smo da navedene izmjene idu upravo u smjeru stalnog održavanja i podizanja kvalitete liječničkih usluga, ali ne smijemo zanemariti činjenicu da pravovremena dostava bitnog podatka o privremenom zdravstvenom stanju vozača može imati izravan utjecaj na stanje sigurnosti u prometu na cestama. Ničim se ne zadire u prava pacijenata, te se Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama ne zadire u neovisno i profesionalno djelovanje te očuvanje i promicanje slobode i ugleda liječničkog zvanja te promicanje dostojanstvenog i odgovornog profesionalnog ponašanja poštivanjem u radu propisa, pravila struke te kodeksa medicinske etike i deontologije. Povjerljivost između liječnika i pacijenta ne može biti iznad društvene odgovornosti, a liječnici su ti koji ako utvrde da netko ne može sigurno voziti, imaju odgovornost i zakonsku obvezu o tome obavijestiti Ministarstvo unutarnjih poslova.</p>

57	<p>Bojana Nikolić II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 1.Ocjena stanja Navodi se da je cilj smanjiti administrativno opterećenje vozača, liječnika, PU... Predloženim se upravo povećava administrativno opterećenje liječnika jer netko mora sve te podatke unjeti u računalo. Spominje se "a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled". Kako donjeti ikakvo mišljenje o zdravstvenoj sposobnosti bez pregleda? To je potpuno neprihvatljivo, i bilo kakava sličan odredba ne bi smjela biti niti u jednom Zakonu u Hrvatskoj: da se nekome nešto brani samo na temelju neke dokumentacije, bez da se pri tome osobu vidi u stvarnosti. Takve odredbe već unaprijed sugeriraju na moguću zlouporabu. ODRASLA OSOBA NE MOŽE I NE SMIJE BITI ODGOVORNA ZA PONAŠANJE DRUGE ODRASLE OSOBE. Svaki vozač je punoljetan, prije punoljetnosti niti ne može dobiti vozačku dozvolu, odgovoran je za svoje postupke i ponašanje. Oni koji uzimaju lijekove znaju da postoje upute u svakoj kutiji, znaju ih pročitati i provjeriti da li je uz uzimanje nekog lijeka moguće sigurno upravljanje vozilom. Čak nije potrebno niti usmeno upozorenje jer bi ovo trebao znati svaki vozač, jer je to trebao savladati u auto-školi prije prvog izlaska vozilom na cestu. A ukoliko se radi o nekom težem zdravstvenom stanju - nemojmo podcjenjivati ljude i smatrati da nisu sami sposobni procijeniti da li mogu sigurno upravljati vozilom ukoliko npr. imaju lijevu podlakticu u gipsu ili tjelesnu temperaturu 39stC. Stoga još jednom: isključivo osobna odgovornost vozača u smislu zdravstvene sposobnosti za upravljanje vozilom!</p>	<p>Nije prihvaćen Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje biti upućivan na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda.</p>
58	<p>goran lovas II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 1.Ocjena stanja ukoliko se ovo rješavanje prepusti gradovima, imati ćemo divlji zapad, nije isto koristili el. romobil u slavonskoj gdje je sve ravno i u dalmaciji, takođe ne postoje u svim gradovima biciklističke staze i nemože se doći u svaki dio grada isključivo po stazi</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ukoliko ne postoji biciklistička traka ili staza, vozači osobnih prijevoznih sredstava moraju se kretati po nogostupu vodeći brigu o sigurnosti drugih sudionika u prometu. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
59	<p>Ivan Remaj II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 1.Ocjena stanja Poštovani. Dio oko prijava vozača od strane liječnika obiteljske medicine nije dobar iz više razloga. 1. Upravljanje vozilima je luksuz, a ne ljudsko pravo. Liječnik ne može i ne treba biti odgovoran za vaše ponašanje u prometu. Tu je potrebno uvesti osobnu odgovornost pojedinca. Ako je osoba dovoljno odrasla da upravlja sa vozilom onda bi trebala biti i dovoljno odrasla da sama procjeni je li u stanju voziti. 2. Liječnici obiteljske medicine nisu kompetentni procijeniti takve stvari. Sa razlogom postoji nešto što se zove specijalizacija medicine rada koja se upravo bavi procjenom sposobnosti u raznim segmentima života. 3. Liječnici obiteljske medicine su ugovorni partneri HZZOa te stoga nije u</p>	<p>Djelomično prihvaćen Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u</p>

	<p>redu da MUP krade njihovo radno vrijeme da bi olakšao posao svojim zaposlenicima uvaljujući nepotrebne i beskorisne administrativne zadatke koji tako i tako ne bi trebali postojati. 4. Davanjem više moći u ruke obiteljskih liječnika (sada trenutno ne mogu oduzeti pravo vožnje) oni će postati češće žrtve nasilja. Najčešći razlozi vezani uz nasilje u ambulantomama su upravo konflikti vezani uz ostvarivanje nekakvih prava. Dakle, da sumiramo. Ovaj prijedlog zakona će dodatno opteretiti obiteljske liječnike, koji nisu ni educirani da rade to što želite od njih, izložiti ćete ih nasilju, a problem velike količine pregleda nećete riješiti. Ovaj problem trebate riješiti tako da prebacite odgovornost na pojedinca. Ako postoje tehnički pregledi za vozila onda bi trebalo razmisliti je li takvo nešto potrebno za ljude. Ili još jednostavnije, uvedite drakonske kazne za nesreće koje su uzrokovane izravno zbog zdravstvenog stanja. Odgovornost na pojedincu koji koristi neku uslugu. Liječnici nisu dadilje niti izlike za razne Horvatinčice</p>	<p>slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog pregleda. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodani i liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
60	<p>Dunja Stolnik II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 1. Ocjena stanja Poštovani, kao što sam i ranije upozoravala, miješate kruške i jabuke. Liječnik obiteljske medicine nema kompetencije određivati nečiju sposobnost za vožnju automobila, to je kompetencija specijaliste medicine rada. Koliko god da pokušavate progurati prijavljivanje pacijenata pod "manje administracije za obiteljskog liječnika" zapravo u tome ne uspijevate. Jedan od ključnih segmenata prilikom liječenja pacijenata jest povjerenje i dobar odnos liječnik-pacijent koji se ozbiljno narušavaju vašim pokušajima da liječnike obiteljske medicine pretvorite u tužibabe/policajce i administratore. Kad već spominjete kako su neke stvari regulirane u drugim državama EU, možete preuzeti i to da su punoljetne osobe s vozačkom dozvolom same odgovorne za svoje ponašanje. Dakle, riječ je o nametanju dodatne administracije i k tome, nametanju posla koji uopće nije u domeni rada liječnika obiteljske medicine (prema kompetencijama koju su nabrojane u programu specijalizacije iz obiteljske medicine). Zaključno, predlažem preuzimanje osobne odgovornosti (što bi se u 21. stoljeću trebalo podrazumijevati samo po sebi) prilikom vožnje automobila.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravište, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodani i liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
61	<p>HGK II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 2. Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom U nastavku dostavljamo mišljenje Udruženja autoškola HGK te ga prenosimo u cijelosti: „Navedeni Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama</p>	<p>Primljeno na znanje Budući se sudjelovanje osobnih prijevoznih sredstava bazira većinom na biciklističkim trakama/stazama, ili površinama kojima se kreću pješaci, a samo iznimno u slučajevima kada nema navedenih površina dopušteno je kretanje po cesti, nametanje obveze polaganja vozačkog ispita ili nekog posebnog oblika edukacije smatramo neprihvatljivim, jer ista obveza ne postoji za vozače bicikla, čije sudjelovanje u prometu je već uređeno postojećim Zakonom. Za sada nije</p>

nije obuhvatio edukaciju vozača osobnih prijevoznih sredstava, koje se svakodnevno može vidjeti kako se nepropisno i opasno kreću cestama. Smatramo kako je potrebno da vozači osobnih prijevoznih sredstava posjeduju potrebna najmanje teoretska znanja o prometnim znakovima i signalizaciji na cestama, o sudionicima u prometu: pješak, vozač, vozilo, nogostup, cesta, kolnik, biciklistička staza, biciklistička traka, zona smirenog prometa, zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni, pješačka zona, prometna pravila, prometne opasnosti, promet danju i noću, pravilno kretanje osobnim prijevoznim sredstvom, pravila prednosti prolaska, opremi i zaštitnim sredstvima i dr. Usvojenost znanja provjeravala bi se polaganjem ispita. Stoga predlažemo da ministar nadležan za unutarnje poslove propiše program osposobljavanja za upravljanje osobnim prijevoznim sredstvima i ispita te propiše obrazac potvrde osposobljenosti za upravljanje osobnim prijevoznim sredstvima. Slično je već propisano za upravljanje biciklom. Program mogu provoditi autoškole, jer posjeduju licencirane stručne kadrove i sve ostalo potrebno za realizaciju programa. Osobe koje posjeduju vozačku dozvolu, izuzimale bi se od obveze osposobljavanja za upravljanje osobnim prijevoznim sredstvom te bi se smatrale osposobljenim za upravljanje osobnim prijevoznim sredstvima. Nadalje, predlažemo kako osobna prijevozna sredstva prije uporabe u prometu moraju imati obvezno osiguranje od nastale štete prema trećim osobama, kako bi se u slučaju prometne nesreće, nadoknadila šteta koja je nastala uporabom osobnog prijevoznog sredstva. Vozač bi trebao biti obavezan za vrijeme uporabe osobnog prijevoznog sredstva u prometu imati policu osiguranja ili drugi dokaz o sklopljenom ugovoru o osiguranju koji mora predočiti na zahtjev ovlaštene službene osobe. Također, predlaže se u konačnom prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama dopuniti članak 200. stavak 3. tako da glasi: „(3) Osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provodi Hrvatski crveni križ, zdravstvene ustanove i autoškole koje za to ovlasti ministar nadležan za zdravstvo.“

OBRAZLOŽENJE I KOMENTAR: Predlažemo dodati da i autoškole mogu osposobljavati kandidate iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći, ukoliko imaju rješenje ministra nadležnog za zdravstvo, jer upravo autoškole imaju kvalitetnu opremljenost i mogu pružiti najbolju organizaciju nastave svojim kandidatima za vozače, koje trenutno moraju slati u Hrvatski crveni križ ili zdravstvene ustanove te ovisiti o njihovim mogućnostima, ispunjavanju propisane dokumentacije i dr. Uostalom Hrvatska, kao članica je, obvezna poštivati Direktivu 2006/123/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o uslugama na unutarnjem tržištu. Konkurentno tržište usluga ima ključnu važnost za promicanje gospodarskog rasta i stvaranje novih radnih mjesta u Europskoj uniji. Potrebno je, dakle, ukloniti zapreke za pružatelje usluga u državama članicama i zapreke slobodnom kretanju usluga. Zašto netko tko zadovoljava propisane uvjete ne bi mogao provoditi

propisana obveza police osiguranja, što ne sprječava pojedince da istu sklope. Prijedlog da autoškole osposobljavaju kandidate iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći smatramo neprihvatljivim, budući se radi o materiji koju moraju predavati osobe koje su doktori medicine po zvanju da bi mogli ispravno prenijeti znanja. Prijedlog edukacije vozača osobnih prijevoznih sredstava je primljen na znanje te će se kroz preventivne aktivnosti koje provodi Ministarstvo, a u sklopu Nacionalnog plana sigurnosti prometa na cestama za razdoblje 2021-2030 razmotriti najbolje mogućnosti za osposobljavanjem prvenstveno djece i mladih vozača, koji nemaju položenu nikakvu kategoriju za sudjelovanjem u prometu na cestama RH.

	<p>osposobljavanje kandidata iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći? Tako bi osposobljavanje kandidata opravdalo zakonom propisani članak 200. stavak 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, kao „jedinstveni nastavni proces koji se provodi prema propisanom programu. Program obuhvaća nastavne predmete: Prometni propisi i sigurnosna pravila, Upravljanje vozilom i Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći.“ Što će na ovakve odredbe pravilnika reći Europska Komisija i Europski gospodarski i socijalni odbor? Problem je što se osposobljavanje kandidata iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći od strane pojedinih zdravstvenih ustanova, već godinama djelomice provodi u neverificiranim prostorima, najčešće u autoškolama, koje nemaju rješenje ministra nadležnog za zdravstvo, kojim se utvrđuje ispunjenost uvjeta s obzirom na prostor, radnike i medicinsko-tehničku opremu.“</p>	
62	<p>HUZPP II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 2.Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom S obzirom da se sve više radi pritisak na liječnike obiteljske medicine, s pravom se pacijenti pitaju sto radi i čemu služi SPECIJALIST MEDICINE RADA? tko izdaje potvrde o zdravstvenom stanju za vozače! Potrebno je naglasiti zaštitu podataka i informacija koju liječnik obiteljske medicine dobije od pacijenata i on je zadnji koji bi trebao prijavljivati policiji tražene podatke. Zapravo sa tim bi prekršio zakon o zastiti prava pacijenata!</p>	<p>Djelomično prihvaćen Mišljenja smo da navedene izmjene idu upravo u smjeru stalnog održavanja i podizanja kvalitete liječničkih usluga, ali ne smijemo zanemariti činjenicu da pravovremena dostava bitnog podatka o privremenom zdravstvenom stanju vozača može imati izravan utjecaj na stanje sigurnosti u prometu na cestama. Ničim se ne zadire u prava pacijenata, te se Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama ne zadire u neovisno i profesionalno djelovanje te očuvanje i promicanje slobode i ugleda liječničkog zvanja te promicanje dostojanstvenog i odgovornog profesionalnog ponašanja poštivanjem u radu propisa, pravila struke te kodeksa medicinske etike i deontologije. Povjerljivost između liječnika i pacijenta ne može biti iznad društvene odgovornosti, a liječnici su ti koji ako utvrde da netko ne može sigurno voziti, imaju odgovornost i zakonsku obvezu o tome obavijestiti Ministarstvo unutarnjih poslova. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodani i liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača.</p>
63	<p>goran lovas II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 2.Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom i električni bicikli ukoliko ne želite mjenjati zakon svake godine...</p>	<p>Nije prihvaćen Definicija električnog bicikla kao i uvjeti prometovanja već su propisani Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>
64	<p>Goran Ranogajec II.OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI, 2.Osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom Predlažem da se po uzoru na usporediva zakonska rješenja u zemljama Europske unije, u odredbama koje uređuju prijevoz tereta u članku 154. stavku 2. doda točka 6. koja glasi: "Ako teret, natovaren na</p>	<p>Nije prihvaćen Zakonom o sigurnosti prometa na cestama je propisano da motorna vozila u prometu moraju imati po dvije registarske, prenosive, izvozne, odnosno pokusne pločice. Ako na vozilo montirate nosač za bicikle koji se legalno prodaje u RH te ukoliko je proizvođač nosača predvidio mjesto za registarsku pločicu, a isti ima sve preduvjete kao i vozilo, mišljenja smo da je sa stajališta sigurnosti puno bolje da se pločica stavi na nosač nego da je zaklonjena ili</p>

	<p>motornom ili priključnom vozilu ili naprave koje su namijenjene za prijevoz ili učvršćenje tereta, zakrivaju mjesto, na kojem se nalazi registarska oznaka ili svjetla na zadnjoj strani vozila, na zadnju stranu vozila mora se postaviti nosač s registarskom oznakom i propisanim svjetlima i signalizacijom." Nastavno predlažem da se za takav nosač propiše mogućnost izdavanja treće registarske pločice s registarskom oznakom automobila koja bi se mogla pričvrstiti na za to predviđeno mjesto na nosaču. Navedeni prijedlog prvenstveno se odnosi na reguliranje prijevoza bicikala na za to predviđenom nosaču koji se pričvršćuje za kuku vozila ili sličnog tereta koji se tako prevozi, kada se radi o nosačima koji nemaju ugrađene kotače pa nisu prikolice koje bi trebalo posebno registrirati.</p>	<p>da se bicikli loše učvršćuju na samom nosaču samo kako bi registarska pločica bila vidljiva, a i sama intencija zakonodavca je bila da registarska oznaka bude vidljiva i prepoznatljiva</p>
65	<p>igor baruškin PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , III. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA Svakako treba da se izmijeni čl. 45, st. 3 zakona o sig. prom na cestama -(3) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, za vrijeme vožnje u naselju, vozač je dužan tramvaju ili autobusu javnoga gradskog prijevoza putnika ili posebno obilježenom autobusu kojim se organizirano prevoze djeca, ako je to moguće učiniti bez ugrožavanja ili ometanja prometa (naglo kočenje, znatno usporenje i sl.), omogućiti uključivanje u promet kad ta vozila izlaze sa stajališta ili ugibališta koje se nalazi izvan kolnika, odnosno s proširenja prometne trake koja služi za stajalište. Zašto bi se moralo propuštati jače vozilo, veće vozilo, teško nekoliko tona a koje se uključuju u promet na glavnu prometnicu u gradu gdje je gust promet?? Temelji javnog prijevoza su masovnost, dostupnost svima i povezivanje raznih dijelova grada, gradova ili države, a ne nikako brzina, da bude brz i da se na silu neko veliko vozilo uključuje u promet. Da ne kažem da je taj stavak zakona u koliziji sa samim zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Sa čl. 45 st. 1- svako vozilo koje se uključuje na cestu treba propustiti sva vozila, bicikle, pješake koji se kreću glavnom cestom. Ne znam čemu postavljanje onih nekih čudnih znakova na autobuse sa nekim strelicama, slićicama auta, busa.. Takav znak uopće nisam našao u knjigama i priručnicima. Obično se postavljaju na cesti, na raskrižjima sukladno odluci jedinice lokalne samouprave.</p>	<p>Nije prihvaćen Prijedlog nije obuhvaćen Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama</p>
66	<p>VLADIMIR HALGOTA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Zona smirenog prometa ima izrazito restriktivno ograničenje brzine na brzinu hoda pješaka, zbog čega se vrlo rijetko primjenjuje. Predlažem da se najveća dopuštena brzina Zakonom ograniči na 20 km/h, a da se dopusti da sukladno lokalnoj situaciji na prometnom znaku bude eksplicitno označena brzina u pojedinoj zoni: 5, 10, 15 ili 20 km/h.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
67	<p>Luka Marinovic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Poštovani, slažem se s navedenim, premda bi valjalo razmisliti o svim definicijama, koje su sada dostupne na tržištu: e-bicikli s motornim pogonom do 0,25kW,</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i</p>

<p>e-romobili do 0,25kW, e-monocikli do 0,25kW. Te sukladno tome, navesti ih u Zakonu pod definicijom pod točkom 103., članka 1. Ujedno, kako mnogi posjeduju snažniji pogon na e-vozilima, predlažem dopuniti takva e-vozila pod točku 38. odnosno pod točku 39. Drugom riječju za vozila do 4kW snage dopuniti pod "mopede", te ujedno tako omogućiti registraciju takvih e-vozila (e-romobil, e-bicikl & e-monocikl) na tehničkim pregledima. Građani će tako moći koristiti snažnija prijevozna sredstva, a država će dobiti primanja od registracije takvih e-vozila. Identično tome, ako postoje e-vozila snage električnog pogon iznad 4kW, ista navesti pod točku 39., te ih registrirati pod vozila za korištenje samo uz A kategorije vozačke dozvole. Vezano za sigurnost upravljanja, samim time što su se jača e-vozila uvela pod mopede i motocikle, biti će im obavezno korištenje zaštitnih sredstava prilikom upravljanja (kacige, preporuka za rukavice i sl.). Time će se ujedno uvesti red i sigurnost prometovanja, pogotovo time što e-moped i e-motocikli se neće više smijeti voziti po biciklističkim stazama, nogostupima ili pješćakim zonama - te tako neće moći ugrožavati pješake. Ujedno predlažem uvođenje pojma "biciklistička traka" - pod točku 19a), koja će biti sastavni dio kolnika na kojemu smiju prometovati samo bicikli i e-bicikli brzinom (predlažem) do 25km/h. Time će se omogućiti pojmu "biciklističkoj stazi", koja je obično sastavni dio nogostupa i odvojena od kolnika, postaviti drugačije ograničenje brzine kretanja - sukladno drugim sudionicima u prometu, pješćacima. Prijedlog je staviti maksimalnu brzinu kretanja bicikla do 10km/h na "biciklističkoj stazi", uz korištenje zaštitne opreme. Hvala na ljepša.</p>	<p>sigurnosti drugih sudionika u prometu. Električni romobili koji ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava morati će biti homologirani i registrirani. Biciklistička traka je propisana važećim propisima.</p>
<p>68 Bolt Services HR d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Točka 104. dodaje se i glasi: „osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 1kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h, a koja je ograničena softverskim rješenjem unutar osobnog prijevoznog sredstva. Objašnjenje: Istraživanje o razvoju tržišta lakih vozila i drugih osobnih vozila (https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b042f558-a319-11eb-9585-01aa75ed71a1/language-en), koje je u ožujku 2021. predstavila Europska komisija, ukazuje kako kod većine novih oblika osobnih prijevoznih sredstava snaga motora prelazi 250W iz razloga što se takva vozila u potpunosti oslanjaju na snagu motora za savladavanje strmih površina za razliku od vozila koja uz električni ili drugi motor imaju i pedale te uz pomoć ljudske snage veći okretni moment. Također, dana je preporuka da se za sva vozila čije specifikacije nisu opisane Uredbom (EU) br. 168/2013 o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala propiše maksimalna trajna snaga elektromotora od 1kW. Imajući ovo u vidu, predlažemo da se izmijeni definicija kategorije „osobno prijevozno sredstvo“ na način da kategoriju ograniči sa trajnom snagom elektromotora od 1kW ili sa maksimalnom brzinom od 25km/h s time da se</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

	ona ograniči softverski. Na ovaj način, svi operateri i proizvođači osobnih prijevoznih sredstava imat će mogućnost uskladiti se s ovom odredbom.	
69	<p>Pravobranitelj za djecu RH PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Predlažemo da se zakonom definira što s vozilima koji ne ulaze u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava (npr. e-romobili veće snage i brzine), a nalaze se u prometu, odnosno da se predvidi njihova kategorija i odgovornost na cesti. Preporučamo da se normira i vožnja e-biciklima. Također preporučamo da se razmotri mogućnost uvođenja obveze obveznog osiguranja od odgovornosti.</p>	<p>Nije prihvaćen Vozila koja ne zadovoljavaju uvjete za osobna prijevozna sredstva (veća snaga i brzina) moraju biti homologirana i registrirana, kao i sva druga motorna vozila. Bicikl pa i električni je već definiran postojećim Zakonom. Obveza posjedovanja police osiguranja je propisana Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14).</p>
70	<p>M SAN Grupa d.d. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Komentar vezano za izmjenu članka 2. stavak 1 - točka 104. Republika Hrvatska bi trebala slijediti primjer ostalih zemalja članica EU kod definiranja „osobnog prijevoznog sredstva“ na način da ne postavlja ograničenja trajne snage elektromotora jer se ograničavanjem trajne snage elektromotora ne postiže efekt povećanja sigurnosti već upravo suprotno. Naime Većina električnih romobila koji se trenutno nalaze na HR a i EU tržištu prelazi zadano ograničenje trajne snage elektromotora od maksimalno 0,25kW iz razloga što su se slabiji modeli električnih romobila pokazali nepraktični, nesigurni i u određenim slučajevima neupotreblijvi prilikom kretanja i vožnje na uzbrdici. Također osobna prijevozna sredstva koja se mogu sama uravnotežiti zbog samog načina funkcioniranja zahtijevaju bitno jače trajne snage elektromotora od navedene 0,25kW. Budući da je Republika Hrvatska prije svega turistički orijentirana zemlja potrebno je pratiti trendove i ne dovesti se u situaciju da postavljanjem ograničenja trajne snage motora onemogućimo uporabu električnih romobila koje turisti legalno koriste u gotovo svim zemljama u EU i koji bi sigurno našli svoju primjenu i u turističkoj ponudi RH.</p>	<p>Nije prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W</p>
71	<p>Hrvatski pčelarski savez PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Hrvatski pčelarski savez predlaže da se u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/08, 48/10 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11, 80/13, 158/13 – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19 i 42/20) izmijeni definicija pčelarskog vozila navedena u članku 2. stavku 1. točki 31. na način da nova glasi: „31) „pčelarsko vozilo“ je motorno ili priključno vozilo namijenjeno ili konstrukcijski prilagođeno isključivo za prijevoz pčelinjih zajednica (košnica), pčelinjih proizvoda, pomagala, pribora i opreme koja se koristi u pčelarstvu te se na njemu ne smije prevoziti nikakav drugi teret, a koje je, po posebnom propisu koji donosi ministar nadležan za poljoprivredu, u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove prometa i ministrom nadležnim za unutarnje poslove, razvrstano u kategoriju pčelarskih vozila,“ Hrvatski pčelarski savez želi skrenuti pažnju da se u proteklih deset godina način pčelarenja izrazito promijenio i</p>	<p>Nije prihvaćen Prijedlog nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama</p>

	<p>osuvremenio, posebice što se tiče pomagala, pribora i opreme koja se trenutno koristi u pčelarstvu. Tom napretku pridonio je i Nacionalni pčelarski program, posebice mjere selećeg pčelarenja i tehničke pomoći pčelarima. Naime, u proteklom razdoblju koristila su se vozila koja su bila konstrukcijski prilagođena isključivo za prijevoz pčelinjih zajednica (košnica). Dakle, u takvim vozilima pčelari nisu mogli prevoziti pomagala, pribor i opremu koja se koristi u pčelarstvu, kao ni nusproizvod pčelarenja odnosno pčelinje proizvode, već samo i isključivo pčelinje zajednice (košnice). Takva vozila danas se rijetko koriste prvenstveno iz razloga što su pčelari prešli na korištenje drugih vrsta teretnih vozila u kojima mogu prevoziti i drugi teret konkretno pomagala, pribor i opremu koja je nužna i potrebna za prijevoza pčelinjih zajednica (košnica) i pčelarenje općenito. Stoga, Hrvatski pčelarski savez predlaže da se postojeća definicija izmijeni kako je gore navedeno. Također, ukoliko se prihvati predložena izmjena definicije pčelarskog vozila napominjemo kako će biti potrebno promijeniti Pravilnik o uvjetima kojima moraju udovoljavati pčelarska vozila Ministarstva poljoprivrede.</p>	
72	<p>GRAD ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. U članku 2. stavku 1. točki 23. uz motorna vozila dodati i automatizirana vozila. U točki 25. "zona smirenog prometa" riječi: "brzine hoda pješaka" zamijeniti s riječima: "20km/h" Prijedlog terminološki ujednačiti "brzina hoda pješaka" s "čovječi hod" (članak 2. stavak 1. točka 28. i članak 128.) U članku 2. stavku 1. iza točke 107. dodati točku 108. i definiciju "vozilo opskrbe" "108.) "vozilo opskrbe" je teretni automobil kojem je osnovna namjena dostava robe i stvari radi opskrbe u trgovačkoj i uslužnoj djelatnosti" Dodati: 109) "obilježeni pješačko-biciklistički prijelaz" je dio kolničke površine namijenjen za prelaženje pješaka i biciklista preko kolnika, obilježen oznakama na kolniku i prometnim znakovima obavijesti, 110) "obilježeni biciklistički prijelaz" je dio kolničke površine namijenjen za prelaženje biciklista preko kolnika, obilježeni oznakama na kolniku i prometnim znakovima obavijesti,</p>	<p>Nije prihvaćen Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Vozilo opskrbe bi bilo vozilo s posebnom dozvolom, dok su "obilježeni pješačko-biciklistički prijelaz" i "obilježeni biciklistički prijelaz" pojmovi iz Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi.</p>
73	<p>Jozo Šitum PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Predlažem da se u čl. 1 opisi pojedinih cesta u ZSPC-u usklade sa Zakonom o cestama (definicije autocesta, državnih, županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta). Definicije bi trebale sadržavati prometno-tehničke, društvene i gospodarske značajke cesta.</p>	<p>Nije prihvaćen Definicije su već usklađene</p>
74	<p>MARKO BILIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Trenutno prijedlog zakona definira dvije gotovo identične skupine električnih vozila: - bicikl s pomoćnim motorom - osobno prijevozno sredstvo Razlike između te dvije skupine u suštini znače da ukoliko vozilo ima sjedalo, mora imati i pedale, te motor ne smije raditi dok se pedale ne okreću, ne smije raditi iznad 25 km/h i mora mu se snaga</p>	<p>Nije prihvaćen Navedeno nije moguće, budući je definicija bicikla usklađena s DIREKTIVOM 2002/24/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 18. ožujka 2002. o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili tri kotača i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 92/61/EEZ i Uredbom (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala.</p>

	<p>progresivno smanjivati do 25 km/h, a ukoliko nema sjedalo ni pedale, motor može raditi punom snagom do 25 km/h. Smatram da bi te dvije skupine trebalo objediniti u jednu na način da se dopuste osobna prijevozna sredstva sa sjedalom, odnosno, da se za bicikle ukine odredba o tome da motor ne smije raditi dok se ne okreću pedale. Progresivno smanjenje snage bi trebalo biti propisano za sva vozila koja osim električnog ili motornog pogona imaju mogućnost pokretanja i vlastitom snagom, jer je svrha istog stvoriti siguran prijelaz pri prelasku granice od 25 km/h, s obzirom na to da bi naglo isključivanje motora ugrozilo stabilnost vozila. Što se tiče ograničenja snage i maksimalne brzine za obe skupine vozila, smatram da iste ne bi trebale biti niže od rješenja u drugim europskim zemljama. Naime, bicikli s pomoćnim motorom, te osobna prijevozna sredstva su postala primarno prijevozno sredstvo gostima u kampovima, pogotovo na otocima, na kojima alternativno rješenje u vidu motocikla ili malog automobila na prikolici, predstavlja značajan trošak u cijeni karte za trajekt. Kako smo mi u prvom redu turistička zemlja, smatram da bi ograničenja koja bi ograničila korištenje vozila koja gosti legalno koriste u matičnim državama bila štetna za turizam, a ne bi značajno doprinijela sigurnosti u prometu.</p>
<p>75 HRVATSKA NACIONALNA UDRUGA ZA E-MOBILNOST "STRUJNI KRUG" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Mijenja se članak 2, stavak 104: „Osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 1kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h, a koja je ograničena softverskim rješenjem unutar osobnog prijevoznog sredstva. (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.) Obrazloženje: Trenutna definicija kategorije „osobno prijevozno sredstvo“ kojoj pripadaju električni romobili suviše će ograničiti njihovo prometovanje jer ne odgovara stvarnoj slici i mogućnostima koje takvi romobili mogu pružiti. Posebno se želimo osvrnuti kako velika većina romobila prelazi zadane gabarite od 250W iz razloga što se slabiji modeli pokazuju nepraktični kada je riječ o prometovanju u brdovitim mjestima ili kada je riječ o većem opterećenju od strane vozača kao i zbog mogućnosti ubrzanja u kritičnim situacijama kao što je uključenje u promet. Stoga predlažemo zakonodavcu promjenu definicije kategorije na način da značajno poveća prag snage motora ili da kategoriju ograniči samo maksimalnom brzinom, odnosno na 25km/h .</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W</p>
<p>76 BENEDICT RAK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Poštovani, smatram da snaga električnog motora nije bitna stavka, već samo maksimalna moguća brzina vozila / konstrukcijska brzina. Diezel kamion ima jači motor od formule 1 pa se smije voziti po cesti, a bolid ne. Ako se već i ograničava maksimum snage motora, barem dići na 0,3 kW, ili 0,35 kW još</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>

	<p>bolje. Što se ograničenja brzine po nogostupu tiče, odrasli čovjek može trčati brzinom od 10 km/h bez problema, a brzine do 15 km/h su pristojne za vožnju i nitko se ne bi trebao buniti na takvo ograničenje. Naravno, kao i u svakom prometu, uvijek je potrebno prilagoditi brzinu trenutnoj situaciji, tako da ako vozač romobila vozi kroz gužvu na nogostupu 15 km/h, on/a treba biti kažnjen/a ako se dogodi nesreća, možda i ako se i ne dogodi; međutim po praznom i vrlo širokom nogostupu uz dobru vidljivost ograničenje od 5 km/h je poprilično besmisleno, svi to znamo, nitko se tog neće pridržavati, policija to vjerojatno neće provoditi jer baš i nema smisla. Brzina od 25 km/h je i po biciklističkoj stazi neugodna na romobilu i ne vidim puno ljudi da se toliko brzo vozi, uglavnom su maksimalne brzine do 15, 20 km/h. Ako već smisao nadopune zakona jest da postoji pravni okvir za kažnjavanje prekršaja počinjenih na el. romobilu, onda neka barem i sam propis ima smisla i bude takav da mu nitko ne može prigovoriti. Neprihvatljivo je da se vozači el. romobila tretiraju kao pješaci i ne mogu kazniti, ali staviti besmislena ograničenja reda radi su, vjerojatno bolja opcija nego bezvlađe, ali svejedno šteta. Puno hvala, te u nadi da ćete uvažiti i razmisliti o našim komentarima, želim ugodan ostatak dana. Lp.</p>	
77	<p>BENEDICT RAK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. 104) „osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.),</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>
78	<p>Goran Horvatović PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Prijedlog točke 104 se mijenja i glasi 104) „osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 35 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,35 kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.), obrazloženje: ovakva izmjena bi omogućila da se prijevozna sredstva koja su u uporabi širom svijeta (pa i u njemačkoj koju ste gore spomenuli - iako Njemačka ne može biti primjer RH jer je infrastruktura u Njemačkoj takova da se kroz cijelu državu možete voziti po biciklističkim stazama) primjerice Segway ninebot g30max imaju snagu motora 0,35kWh a po konstrukciji spadaju u vozila koja bi se smjela ponašati kao bicikli i koja imaju programski ugrađen sustav za pješačku brzinu (tzv. pedestrian speed) od 6km/h, vozila veće snage 0,35 kWh i više (primjerice Zero 10, Pulse 10, Vset romobili - ponavljam pravilnije e - skuteri snage motora 1kWh i više) nemaju programski ugrađenu</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Vozila koja ne zadovoljavaju uvjete za osobna prijevozna sredstva (veća snaga i brzina) moraju biti homologirana i registrirana, kao i sva ostala motorna vozila.</p>

	<p>takvu opciju i nemoguće ih je voziti (kao i automobile) ispod brzine od 10 km/h, a i posjeduju svu potrebnu signalizaciju i sofisticirani kočioni sustav te bi ih trebalo tretirati (što sam već i predložio) kao motorna sredstva koja se mogu voziti sa dozvolom B/AM kategorije</p>	
<p>79</p>	<p>Goran Horvatić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Točka 33. mijenja se i glasi: „33) „motorno vozilo“ je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora te svako vozilo čiji radni obujam motora je veći od 35cm³ ili čija trajna snaga elektromotora je jača od 0,35kW, osim vozila koja se kreću po tračnicama,“. obrazloženje: ulaskom u novu zelenu eru te prema EU daljnji napredak u prometu uvelike će se odnositi na ispunjavanje euro7 norme koja će uvjetovati uporabu sve većeg broja vozila na električni pogon, kako u gradovima dolazi do zagušenja prometa a istovremeno zbog stila života i obaveza se cijeli svijet unutar gradskog prometa gdje su ograničenja ili postavljena (Beč) ili se postavljaju (Pariz) na max 30km/h korisnici se okreću biciklima ili romobilima , pravilnije e-skuterima, na e pogon (trenutno u RH zakonu bicikli su ograničeni na 0,25KWh snage motora što je nedovoljno za savladavanje uzbrdica recimo u dalmatinskim gradovima) čiji motori su jači od 0,35KWh zbog konfiguracije terena, takva vozila treba smjestiti u kategoriju motorna vozila iz čega bi proizašlo da su obveze u registraciji i osiguranju za ta vozila ista kao i za primjerice skutere do 50ccm snage motora, što bi dovelo i do dodatne uplate u državni proračun, takva vozila su poželjna u prometu i usudim se reći trebala bi (prema iskustvu azijskih zemalja) izbaciti skutere do 50ccm pogonjenih motorima sa unutarnjim izgaranjem jer ne zagađuju okoliš bukom a niti sa ispušnim plinovima (u azijskim a sve više i u EU državama uvidjelo se ili se uviđa da su upravo takva prijevozna sredstva najveći zagađivači), da ne govorim o koristima koje proizlaze iz ovakvo postavljenog prijedloga gdje će se omogućiti da se u RH razvije cijela jedna nova moderna proizvodnja koja se bazira na motorima pogonjenima strujom</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Vozila koja ne zadovoljavaju uvjete za osobna prijevozna sredstva (veća snaga i brzina) moraju biti homologirana i registrirana, kao i sva ostala motorna vozila, te će se njima upravljati kolnikom kao i drugim motornim vozilima. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
<p>80</p>	<p>Nikša Tudor PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Poštovani kao u generalnom odgovoru pišem i tu na sami članak. Romobile bi trebalo ograničavati po brzini a ne po snazi. Ili ako je već po snazi onda podići granicu podosta. Naime svi teži vozači u što spada većina odrasle muške populacije su ovim diskriminirani. Usto su diskriminirani i svi oni koji su već kupili ova prevozna sredstva. A diskriminirani su i svi vozači koji žive na brdovitim područjima, a u lijepoj našoj ih ima podosta (cijela dalmacija, lika , girski kotar, zagorje...). 250W je jednostavno nedovoljno za uopće koristiti takvo prevozna sredstvo. Pa na kraju krajeva i nema ih u ponudi. Romobil koji može podneti više od 100KG s manje od 250W ne postoji, a ostali što postoje s manje od 250W su u pravilu deklarirani za djecu i čine možda 5% tržišta. Molim da podignete tu granicu. Brzina kretanja 25km/h je uredna granica koje se treba držati ali ne i snaga. Brzina pješaka od 5km/h</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>

	<p>jednostavno nije dovoljna za sigurno upravljanje romobilom, slobodno pokušajte. Vjerujem da bi sigurno bilo i 10+km/h za sigurno zaustavljanje i kretanje, pa dječje guralice za djecu od 3g se kreću puno brže od tog. Uz to bi trebalo omogućiti ukoliko ne postoji biciklistička staza ili trotoar za pješake, kretanje kolnikom desnim rubom ceste, naravno pravilno označen kao i biciklista. S poštovanjem Nikša</p>	
<p>81</p>	<p>goran lovas PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Osobno prijevozno sredstvo ili električni romobil, bicikl na el. pogon, monocikl... trebaju biti izjednačeni sa biciklima (model Italija), trenutno u hrvatskoj sve prometnice ne dozvoljavaju sigurnu vožnju takvih sredstava po kolniku (rupe,šahtovi, prijelazi preko tračnica...), snaga takvih sredstava ne bi trebala biti ograničena (nije isto na el. romobilu voziti 70kg ili 130kg sa predloženih 0.25kW) nego zakonski ograničena brzina i dobna granica upravljanja u pojedinim situacijama. Na biciklističkoj stazi ograničenje 25km/h (za sva vozila, pa i bicikle), na kolniku do 50km/h uz nošenje zaštitne opreme, u pješačkoj zoni 10-15km/h, često smo svjedoci prebrze vožnje običnih bicikala kojima mogu upravljati maloljetni građani i tako prouzročiti nesreće, policija bi trebala vršiti kontrolu na određenim mjestima i sankcionirati prekršitelje neovisno o vrsti prijevoznog sredstva (mjerenje brzine, zaštitnu opremu...). Ograničenja u pogledu vrste snage ili dizajna prijevoznog sredstva negativno će utjecati na gospodarstvo (turističku ponudu, prijevoz, prodaju) a i ekologiju. Posjedujem el. romobil koji može razviti brzinu preko 45km/h, nikada na biciklističkoj stazi nije voženo preko 28km/h, za time nema potrebe, ali treba povući moju kilažu uzbrdo. Ukoliko bude izglasan ovakav zakon, biti ću primoran zbog posla potražiti neko manje ekološko vozilo (motocikl 125-250ccm možda i jači jer posjedujem A kategoriju) Ako je cilj ovoga zakona nepotrebno stvaranje troškova i zabrane građanima koji već godinama posjeduju el. vozila, a ne korist njima, komentare zanemarite.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
<p>82</p>	<p>Ivan Kujundzic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Poštovani, prijedlog da se snaga ograniči na 0,25 kW nema tehničkog smisla. Prijevozno sredstva kao tako nema smisla i bit ćete vrlo brzo prisiljeni ponovno mijenjati ovaj članak. Također, precizniji termin bi bilo "osobno prijevozno sredstvo za djecu ili za odrasle sa poremećajem rasta". U duhu ekološki prihvatljivog prijevoza bi trebalo poticati elektrifikaciju, a ne zabranjivati. Postavlja se pitanje jel cilj ovog članka zapravo zabraniti ekonomičan i jednostavan prijevoz? Molim da netko sa 95 kg proba sa 0,25 kW romobilom savladati uzbrdicu i javite rezultate. Ako se ovakav zakon usvoji, sa ovim člankom, umjesto romobila budem prisiljen koristiti dizel motorno vozilo (potrošač 16L) svako jutro da bi se prevalila kratka dionica do posla. Ako je to zapravo pravi cilj ovog zakona (veća potrošnja goriva, gužve na cestama, takse i porezi), onda molim jasno to i napišite. Hvala,</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

<p>83</p>	<p>Adis Subašić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Poštovani, nastavno na prijedlog ograničenja snage romobila, kao dugogodišnji vozač htio bi samo povući paralelu - na taj način uskoro bi trebali očekivati prijedlog za promjenu zakona o snazi automobila da se svaki automobil ograniči na 30KS iz razloga što u gradskom okruženju gdje je ograničenje do 50km/h može biti opasan i voziti prebrzo. Kao što smo do sada u mnogim slučajevima vidjeli, često nije potrebna velika snaga nego nesavjesnost pojedinca da bi do problema došlo. Jači romobili su potrebni težim osobama, osobama koje žive u mjestima s usponima i sl., te će te ovakvim ograničavanjem direktno utjecati i segregirati ljude. Nastavno na prijedlog o ograničavanju brzine: pozivam sve predlagatelje zakona, vladine službenike i zastupnike da pokušaju održati ravnotežu na romobilu vozeći 5km/h. Za potrebe testa, dovest ću svoj romobil na mjesto koje god me pozovete i ustupiti ga na testiranja. Slažem se da se brzina kretanja među pješacima treba ograničiti, no prije iste također smatram da je potrebno provesti testove što je zapravo fizički moguće. Konkretnog sam mišljenja da je brzina do 15km/h u redu jer se ravnoteža može održavati a sa današnjim romobilima moguće je sa te brzine zastavljanje gotovo u mjestu. Slažem se sa reflektirajućim prslukom, te pozivam i predlažem da se uvede obvezna sigurnosna oprema u obliku kacige. I molim vas da se ne vodite slijepo za primjerima EU zemalja(vidio sam navode o Njemackoj, Francuskoj, Belgiji..). Smatram da, ako je plan voditi se za navedenim zemljama, da bi prije svega trebali imati izjednačenu infrastrukturu kao navedene zemlje. Mislim da se svi možemo složiti da je infrastruktura(bilo kakva osim cesta i pješačkih staza) gotovo nepostojeća u svim mjestima osim grada Zagreba. Iako valja napomenuti da se biciklom ni u glavnom gradu Zagrebu ne može doći s jednog kraja grada na drugi bez nekoliko prekidanja biciklističke staze, prisilne vožnje među pješacima, zaobilaznja gradskih službenih vozila parkiranih na nogostupu, privatnih vozila nepropisno parkiranih, itd..</p>	<p>Djelomično prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
<p>84</p>	<p>RUBEN PETRAN PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Članak 1, stavak 104. Ograničiti osobno prijevozno sredstvo na samo 0,25kW trajne snage je nepotrebno, a navedena snaga je preniska za uporabljivost većine takvih prijevoznih sredstava. Naime, ovom snagom nemoguće je koristiti prijevozno sredstvo na uzbrdici. Dovoljna sigurnost prometovanja može se postići ograničenjem brzine na 25km/h koja je ovdje već navedena, a ograničenjem snage se neće postići nikakav efekt povećane sigurnosti, osim što će se onemogućiti korištenje nekih osobnih prijevoznih sredstava i samim time destimulirati korištenje ekološki i infrastrukturno održivih tehnologija. Također, neka osobna prijevozna sredstva (npr. monocikli koji se mogu sami uravnotežiti) zbog samog načina funkcioniranja (motor održava ravnotežu vozača) trebaju imati bitno jače elektromotore od navedenih</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

	0,25kW.	
85	<p>IVAN PERVAN PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Ne slažem se s ograničenim snagom motora za el. romobile na 0,25kW. Prvi el. romobil koji sam kupio imao je snagu 0.25kW, ispalo da je preslab za malu uzbrdicu s mojih 85kg. Umjesto da sam prodao el. romobil, dao sam sinu radi prijevoza od kuće do treninga, jer je prorijedio javni prijevoz zbog pandemije. Sebi sam kupio malo jači el. romobil od 0.35kW, ipak nije dovoljno snažan. U Splitu ima puno uzbrdice kao i u Rijeci i u drugim gradovima, selima. Predlažem da minimalna snaga bude 0.5kW, a limit brzine 25km/h. Omogućiti vožnju po biciklističkoj stazi, toliko otprilike voze biciklisti. A po pješačkoj zoni smirenog prometa ograničiti brzinu barem 15km/h, manje je nemoguće zbog ravnoteže, toliko trče pješaci. Treba povećati oprez s pješacima. Slažem se da treba nositi reflektirajući prsluk u slučaju smanjene vidljivost i u mraku. Obavezno uključiti prednje svjetlo cijelo vrijeme? Kaciga po osobnom izboru?</p>	<p>Nije prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Obveza upaljenih svjetala te boja svjetala za osobna prijevozna sredstva propisana je člankom 10. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, kao i člankom 15. Nošenje kacige je obavezno za mlađe od 16 godina.</p>
86	<p>ANTE BOŠKOVIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 1. Električni romobil od 350w sa vozačem od 80kg ne može povući preko 25-28kmh, a predstavlja valjda 90% malih romobila, i ne bi bilo u redu da upada u kategoriju do 4KW gdje romobil od 3KW ide 100kmh+... Molim povećajte minimalnu snagu osobnog prijevoznog sredstva na bar 350w (0,35kW) uz isti 25kmh limit.</p>	<p>Prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W.</p>

87	<p>ADNAN BEGANOVIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 2.</p> <p>Poštovani za nadzor nad ulaskom vozila u raskrižje suprotno odredbama članka 62. ovog Zakona, kretanje vozila trakom namjenjenom za promet vozila javnog prijevoza putnika, te ulazak u zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini potrebno je dodatno ovlastiti UPRAVNA tijela jedinica lokalne samouprave radi efikasnijeg i boljeg nadzora, na način kako je to uređeno nadzorom prometa u mirovanju. Također bi se referirao na izmjene predložene od Grada Zagreba u kojima se predlaže davanje ovlasti pripadnicima jedinica prometne mladeži u određenim segmentima prometa te citiram PRAVILNIK O PROGRAMU I NAČINU OSPOSOBLJAVANJA I DJELOVANJA TE ODORI I OZNAKAMA PROMETNIH JEDINICA MLADEŽI I ŠKOLSKIH PROMETNIH JEDINICA i to Članak 2. Pripadnik prometne jedinice mladeži može biti učenik srednje škole koji je navršio 16 godina života ili student, primjeren u učenju, ponašanju i radu. Koje zakonske ovlasti je moguće dati djetetu od 16 godina????? Za bilo kakvu podjelu ili prijenos ovlasti nadzora i kažnjavanja koje imaju policijski službenici potrebno je u zakonu izričito naglasiti UPRAVNO tijelo (prometni redari, komunalni redari) a ne davati ovlasti jedinicama lokalne samouprave da propisuju isto, citiram:"pravne osobe koje odrede jedinice lokalne samouprave."!!!! Pravne osobe mogu biti i trgovačka društva u privatnom vlasništvu.</p>	<p>Nije prihvaćen Problematika nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
88	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 2.</p> <p>U stavku 4. potrebno je jedinicama lokalne i regionalne samouprave omogućiti i nadzor nad ulaskom vozila u raskrižje suprotno odredbama članka 62. ovog Zakona kako bi se taj prekršaj ažurnije sankcionirao. Naime, radi se o vrlo raširenom prekršaju koji uzrokuje velike zastoje, a time i ogromnu društvenu i gospodarsku štetu, a koji postojeći kapaciteti policijskih uprava nisu u mogućnosti ažurno sankcionirati.</p>	<p>Nije prihvaćen Problematika nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
89	<p>Udruga "Sindikata biciklista" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 2.</p> <p>Predlažemo usklađivanje terminologije na način da se riječ "biciklist" zamijeni riječima "vozač bicikla" kao što je to već učinjeno u većem dijelu zakona. Uz to, predlažemo dodavanje sljedećih termina u članak 5. stavak 1. točka 5: „električnih romobila i sličnih uređaja na električni pogon“.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Uskladiti će se terminologija na način da će se riječ "biciklist" zamijeniti riječima "vozač bicikla". Drugi dio komentara smatramo nepotrebnim, budući se radi o osobnim prijevoznim sredstvima.</p>
90	<p>GRAD ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 2.</p> <p>U članku 5. točno odrediti ovlasti nadležnih tijela: Članak 5. mijenja se i glasi: " Predstavničko tijelo jedinice lokalne samouprave donosi odluku uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove kojom uređuje promet na svom području tako da određuje: 1. organizaciju i način parkiranja vozila na javnim parkiralištima, 2. blokiranje autobusa, teretnih automobila, priključnih vozila i radnih strojeva na mjestima koja nisu</p>	<p>Nije prihvaćen Mišljenja smo da su dane ovlasti dovoljne za kvalitetno uređenje prometa na području jedinica lokalne samouprave.</p>

namijenjena za parkiranje tih vozila i način deblokade tih vozila, 3. uklanjanje dotrajalih, oštećenih i napuštenih vozila, 4. uvjete prometovanja vozila opskrbe i drugih vozila u zonama zabranjenog ili ograničenog prometa, zonama smirenog prometa i pješačkim zonama, 5. uvjete ulaza, prometovanja i izlaza vozila iz zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni, 6. uvjete prometovanja tramvajem, te obveze prijevoznika i putnika u tramvaju"- nije uređeno niti jednim propisom Sadržaj odluke iz stavka 1. točaka 1. do 6. ovoga članka može se propisati i s više odluka. Upravno tijelo nadležno za promet, u skladu s odredbama ovog Zakona, uz prethodnu suglasnost nadležne policijske uprave, uređuje promet na svom području tako da rješenjem određuje: 1. ceste s prednošću prolaska, 2. dvosmjerni, odnosno jednosmjerni promet, 3. tehničku regulaciju, sustav tehničkog uređenja prometa i upravljanje prometom putem elektroničkih sustava i video nadzora, 4. ograničenja brzine kretanja vozila, 5. promet pješaka, biciklista, vozača osobnih prijevoznih sredstava, vozača mopeda, turističkog vlaka i zaprežnih kola, jahača te gonjenje i vođenje stoke, 6. parkirališne površine, zabrane parkiranja i mjesta ograničenog parkiranja, 7. zone smirenog prometa, 8. postavljanje i održavanje zaštitnih ograda za pješake na opasnim mjestima, 9. pješačke zone, sigurne pravce za kretanje školske djece, posebne tehničke mjere za sigurnost pješaka i biciklista u blizini obrazovnih, zdravstvenih i drugih ustanova, igrališta, kino dvorana i sl., 10. površinu na kojoj će se obavljati: test vožnja, terenska vožnja (cross), vožnja izvan kolnika (off road), sportske, enduro i promidžbene vožnje, (3) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, kada se promet uređuje na dijelu državne ili županijske ceste, potrebna je i suglasnost ministarstva nadležnog za poslove prometa, a kada se uređuju uvjeti za ulaz, prometovanje i izlaz vozila iz zone prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni, potrebna je i suglasnost ministarstva nadležnog za poslove kulture.. (4) Suglasnost iz stavka 3. ovoga članka izdaje se na temelju prometnog elaborata i provedenog postupka izmjene postojećeg stanja prometne signalizacije i opreme, u skladu s posebnim zakonom i propisima donesenim na temelju tog zakona. (5) Poslove nadzora neovlaštenog kretanja vozila u zonama zabranjenog ili ograničenog prometa i pješačkim zonama, nadzora prometovanja trakom namijenjenom za promet one kategorije vozila kojoj vozilo pripada, nadzora ulaska vozila u raskrižje suprotno odredbama članka 62. ovog Zakona, nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, upravljanja prometom te premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, sukladno odredbama ovog Zakona, mogu, osim ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, obavljati i jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. (6) Za vrijeme obavljanja poslova iz stavka 5. ovoga članka, službenici jedinica lokalne samouprave dužni su nositi propisanu odoru. (7) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s čelnikom tijela državne uprave nadležnog za lokalnu samoupravu propisat će uvjete za obavljanje poslova iz stavka 5.

	<p>ovoga članka, program osposobljavanja, izgled odore i službene iskaznice. (8) Jedinice lokalne samouprave dužne su, ukoliko se za to ukaže potreba, uz suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, organizirati školske prometne jedinice i prometne jedinice mladeži. Osposobljavanje jedinica te način i vrijeme njihove uporabe obavlja, odnosno propisuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove. (9) Upravljanje prometom na raskrižjima i drugim mjestima te nadzor parkiranja vozila i određene druge poslove nadzora vozila i vozača, mogu obavljati i pripadnici prometnih jedinica mladeži. (10) Na području ili u neposrednoj blizini osnovnih škola, osiguranje prijelaza djece preko kolnika ili obilježenog pješačkog prijelaza, mogu obavljati pripadnici školskih prometnih jedinica. (11) Za vrijeme obavljanja poslova iz stavka 8. i 9. ovoga članka, pripadnici prometnih jedinica mladeži i školskih prometnih jedinica dužni su nositi propisanu odoru. Program, način osposobljavanja i djelovanja školskih i prometnih jedinica mladeži, izgled odore i oznake propisat će ministar nadležan za unutarnje poslove uz suglasnost ministra nadležnog za poslove prometa. (12) Nadzor parkiranja vozila na mjestima na kojima je parkiranje vremenski ograničeno obavljaju pravne osobe koje odrede jedinice lokalne samouprave. (13) Upravni i inspekcijski nadzor nad jedinicama lokalne samouprave i drugim subjektima kad obavljaju poslove iz ovoga članka obavlja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove. (14) Ministarstvo dostavlja podatke o vlasnicima, odnosno korisnicima vozila na temelju ugovora o leasingu jedinicama lokalne samouprave, odnosno pravnim osobama koje odrede jedinice lokalne samouprave, radi obavljanja poslova iz članka 5. stavka 5. i 12. ovoga Zakona. (15) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj odgovorna osoba u tijelu jedinice lokalne samouprave ili drugih subjekata, koje ovlasti jedinica lokalne samouprave, ako obavlja poslove suprotno odredbama ovoga članka. (16) Suglasnost iz stavka 1., 2, 5. i 8. ovoga članka daje se rješenjem. (17) Protiv rješenja iz ovoga članka ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.</p>	
91	<p>Marijan Jakovljević PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 3. Prijedlog da se romobilima dozvoli prometovanje u zonama 30 km/h te također s obzirom na pozitivnu europsku praksu da se povećaju kazne za neimanje ili skrivanje registarske oznake na motociklu (razmotriti i mogućnost oduzimanja motocikla ako nema registarsku oznaku uključujući i onaj zaustavljen na javnoj površini, također sukladno pozitivnoj europskoj praksi). Usvajanje prvog prijedloga se nadovezuje i na potrebu da Zakon o sigurnosti prometa na cestama kroz ove izmjene prepozna i regulira ograničenje brzine od 30 km/h (usklađivanje članka 51.).</p>	<p>Primljeno na znanje Prijedlogom Zakona osobna prijevozna sredstva mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa. Ovim izmjenama Zakona nismo predvidjeli smanjivanje brzine na 30 km/h, odnosno uvođenje zone 30, ali obzirom da je politika EU smanjenje brzine kretanja vozila u gradovima predmetno ćemo uzeti u obzir prilikom budućih izmjena Zakona. Isto tako prijedloge da se povećaju kazne za neimanje ili skrivanje registarske oznake na motociklu uzeti će se u obzir prilikom budućih izmjena Zakona.</p>
92	<p>VLADIMIR HALGOTA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 4. U članku 51. st. 4. potrebno je definirati što su to "normalni prometni uvjeti" ili izmijeniti članak na</p>	<p>Nije prihvaćen Navedeni stavak nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama objavljenog na savjetovanju sa zainteresiranom javnošću</p>

	način da glasi: " (4) Brzina kretanja vozila na cesti izvan naselja uz normalne prometne uvjete ne smije se ograničiti ispod 40 km na sat."	
93	<p>Luka Marinovic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 4. Poštovani, skrenuo bih vašu pažnju na drugu točku istog članka koja glasi "(2) Vozač ne smije bez opravdanih razloga voziti tako sporo da bitno usporava prometni tok ili ugrožava druge sudionike u prometu. Kada se iza vozila koje se kreće brzinom koja je manja od najveće dopuštene brzine na cesti, ili dijelu ceste po kojoj se kreće, ili manja od brzine prometnog toka vozila u prometu na tom dijelu ceste, nakupi kolona vozila koja ga ne mogu sigurno preteći, vozilo se mora na prvom pogodnom mjestu isključiti iz prometa i propustiti kolonu vozila iza sebe." Naime, prilikom prelaska kod gotovo svakog izbočenja na cesti (usporivača prometa ili "ležećeg policajca") potrebno je usporiti brzinu kretanja ispod polovice maksimalne brzine kretanja (odnosno, kako su izbočenja na cesti postavljena u zonama s maksimalnom brzinom kretanja vozila od 40km/h, svako usporenje ispod 20km/h se prema ovom članku smatra "ne opravdavnim"). Time bi svaki vozač, koji oprezno, sigurno i opravdano uspori zbog izbočine na cesti, počinio bi ovaj prekršaj. Predlažem stoga dodati na kraju teksta: "Ova točka se ne odnosi na usporanje preko izbočina na cesti." Hvala.</p>	<p>Nije prihvaćen Navedeni stavak nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama objavljenog na savjetovanju sa zainteresiranom javnošću</p>
94	<p>Daniel Majer PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 4. Trebna izmijeniti i čl. 54. (dodati st.) na način da se dopušta brzine veće od propisanih, ako to prometno-tehnički i sigurnosni... dozvoljavaju... i to možda da se jasno kaže da propisuje Vlada RH. Malo je nelogično što u nekom naselju može se voziti 80 km/h, a izvan naselja onda "samo" 90 km/h. Posebno zašto se mora ugraditi članak da se iznimno od odredbi čl. 54. st. 1. je da se na autocesti A3 od Novske do Županje na dijelovima gdje je sada ograničenje 130 km/h, može dozvoliti brzina od 160 km/h. Nakon tragedije koja se dogodila svi pametuju da je ta dionica monotona i nitko ništa ne poduzima desetljećima. Voziti se u automobilu iz D segmenta 130 na tempomatu je toliko dosadno da ćete ili tipkati na mobitel ili zaspati... Ako bi brzina bila 160 km/h (170 bez kažnjavanja) onda ni taj koji vozi tako brzo neće spavati, a niti drugi vozači koji će morati zbog takvih „budala“ povećati oprez. Sigurnost automobila jako je uznapredovala zadnjih 20 godina, a kod nas ograničenje isto... U svakom slučaju, ako se i donese ovakva odredba, ne znači nužno da će se i primijeniti, ali ostavlja mogućnost. Ovako ako se ovaj prijedlog do nekih novih izmjena ništa od toga i onda valjda opet morati će netko na toj dionici poginuti da bi se netko zapitao što napraviti...</p>	<p>Nije prihvaćen Povećanje brzine na autocesti se ne može opravdati, budući je brzina jedan od 4 glavne ubojice u prometu. Isto tako intencija EU je smanjenje brzina kretanja vozila na autocestama, kao i na svim ostalim cestama.</p>
95	<p>GRAD ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 4. Predlaže se izmjena članka 20. stavka 3. Zakona - brisati riječi: "za izlazak iz raskrižja" U članku 51. stavku 4. riječi: "40km na sat" zamijeniti s riječima: "30 km na sat" - praksa EU</p>	<p>Nije prihvaćen Nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama objavljenog na savjetovanju sa zainteresiranom javnošću</p>

96	<p>Daniel Majer PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 4. Treba uvesti obvezu da na autocesti da kada kamion pretječe drugi da ovaj kojeg se pretječe mora usporiti za najmanje 10km/h. Ovako pojedini vozači (često tranzitni) krenu zajedno sa odmorišta, nabiju tempomate i po 5 min. se „trkaju“... Naravno da u praksi se to teško može kažnjavati, osim ako se iza njih ne nađu presretači; ali se može poslati poruka vozačima kamiona da je to OPASNO i kažnjivo. Opasno je, jer netko tko vozi 140 km/h (to je dopuštena brzina – između 0-10 izvan naselja nema kažnjavanja i to tako mora i ostati...) mora snažno kočiti kada naleti na četo kolonu koja se stvori dok se „kamiondžije“ zapravo igraju...</p>	<p>Nije prihvaćen Nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama objavljenog na savjetovanju sa zainteresiranom javnošću</p>
97	<p>ZVONIMIR LUCIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 5. U članak 57. potrebno je dodati novi stavak koji glasi Vozač motornog vozila koji se kreće kolnikom dužan je, prilikom približavanja prijelazu biciklističke staze preko kolnika, obratiti pažnju na udaljenost i brzinu bicikala koji mu se približavaju po biciklističkoj stazi, te biciklistički prijelaz prelaziti pažljivo, nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način. Ovime bi se značajno povećala sigurnost najranjivijih sudionika u prometu i učinila ravnoteža obzirom na sličan prijedlog stavke koji opisuje slučaj kad biciklist prelazi kolnik prijelazom biciklističke staze preko kolnika.</p>	<p>Nije prihvaćen Obveza vozača koji prilazi pješakom prijelazu, kao i biciklističkoj stazi, koja je iscertana, propisana je člankom 38. važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
98	<p>VLADIMIR HALGOTA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. "(6) Ako se dva ili više vozača bicikala, osobnih prijevoznih sredstava, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga." Predlažem izmjenju: "Na cesti ili dijelu ceste izvan naselja gdje je ograničenje brzine veće od 50 km/h, ako se dva ili više vozača bicikala, osobnih prijevoznih sredstava, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga."</p>	<p>Nije prihvaćen Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, je samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno</p>
99	<p>VLADIMIR HALGOTA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Potrebno je izbrisati predloženi članak 5: "Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji se kreće biciklističkom stazom dužan je prije stupanja na kolnik ceste koju namjerava prijeći, gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika, zaustaviti bicikl ili osobno prijevozno sredstvo i gurati ga kao pješak preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste." Naime, ovo je po više osnova neutemeljen prijedlog. Kao prvo, po važećim propisima nije dopušteno da postoji prekid biciklističke staze, nego je nužan kontinuitet i prilikom prelaska preko kolnika ceste. Međutim, svjesni smo da takve situacije nedovršene biciklističke infrastrukture trenutno i dalje postoje. Na takve situacije se već primjenjuje članak 45. stavak 1., što ima smisla budući da vozač koji se približava kolnikom nije pravovremeno obaviješten da nailazi na mjesto prekinute biciklističke staze i ne očekuje nailazak vozača bicikala. Stoga je opravdano tretirati takve situacije kao mjesta uključenja u promet</p>	<p>Nije prihvaćen Budući nije označena biciklistička staza preko kolnika, vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva dužan je, zbog vlastite sigurnosti, kolnik prelaziti kao pješak.</p>

	<p>(premda se vozači bicikala prethodno kreću označenom i obvezujućom prometnom površinom) te zahtijevati da vozač bicikla prilikom prelaska kolnika propusti vozila koja se kreću kolnikom. Dakle, prijedlog ovog stavka suviše normira situaciju koju ovaj Zakon već u potpunosti adresira. Na kraju, zahtjev da vozač bicikla silazi s bicikla i gura bicikl je nije samo omalovažavajući, nego i protuustavan. "Bicikl je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača (...)", što uključuje i posebno prilagođene bicikle koje voze osobe s invaliditetom tj. bicikla na kojima se pedale ne okreću nogama nego rukama. Bečka konvencija o cestovnom prometu koju je ratificirala i Republika Hrvatska sadrži tu definiciju: "“Cycle” means any vehicle which has at least two wheels and is propelled solely by the muscular energy of the persons on that vehicle, in particular by means of pedals or hand-crank." Predloženi članak 112. stavak 5. podrazumijeva da će osobe s tetraplegijom ili raznim vrstama tjelesnih oštećenja morati ozdraviti i prohodati samo za potrebe prelaska preko ceste do koje dođu vozeći bicikl pogonjen rukama. Navedeno očekivanje nije u skladu s trenutnim medicinskim spoznajama te stoga predlažem brisanje ovog stavka iz prijedloga Zakona.</p>	
100	<p>VLADIMIR HALGOTA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Postojeći prijedlog za 4 potrebno je izbrisati budući da se njime poništava odredba članka 57. stavka 6 ovog Zakona, kao i opća pravila definirana npr. člankom 34. ovog Zakona, iz kojeg proizlazi da se promet uređuje prometnim znakovima. Znakovi kao što su STOP ili trokut koji označavaju nailazak na cestu s prednošću prolaska odnose se i na pripadajuću biciklističku površinu koja se proteže duž takve ceste. Osim toga, potrebno je dopuniti članak 38 na način da vozači koji se približavaju obilježenom pješačkom prijelazu jednaku dužnu pažnju moraju pridati i prelasku označenog prijelaza biciklističke staze preko kolnika.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
101	<p>VLADIMIR HALGOTA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi i Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama definirali su dodatne vrste biciklističke prometne infrastrukture koje ovaj Zakon ne prepoznaje: biciklistička cesta, biciklistički put, oznaka za zajedničko prometovanje biciklista s motornim vozilima na kolniku i pješačko-biciklistička staza. Zbog dosljednosti i pravne sigurnosti sudionika u prometu bi bilo dobro da ovaj Zakon ne bude prepreka razvoju novih oblika biciklističke infrastrukture u Hrvatskoj. Osim toga, ovaj Zakon u članku 47. st. 1 već definira gdje se načelno trebaju kretati vozači bicikala. Članak 112. st. 1. dodatno povrh toga obvezuje vozače bicikala na kretanje obilježenim biciklističkim stazama ili trakama bez uvažavanja činjenice da one, uz ostalo, ne omogućavaju uvijek kretanje u svim smjerovima na križanjima koji su dopušteni za motorna vozila. Na pojedinim križanjima i dionicama cesta naknadno je obilježena biciklistička staza, no na način koji ne</p>	<p>Nije prihvaćen Uvjeti prometovanja biciklom su već propisani postojećim odredbama Zakona. Budući se ovdje radi o zakonskom prijedlogu, pravilnik kao propis nižeg ranga se usklađuje s zakonskim propisom, a ne obratno. Što bliže desnom rubu kolnika označava dovoljno širok pojam, koji se odnosi i na zaobilazanje bilo kakvih prepreka ili opasnosti koje se nalaze na samom kolniku. Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>

	<p>dopušta kretanje u svim smjerovima, te time Zakon nova signalizacija stavlja dio vozača bicikala u nepovoljniji položaj nego prije obilježavanja biciklističkih staza na takvim lokacijama. Osim toga, Zakon u ovom nametanju obveze za vozače bicikala ne uvažava i ne predviđa mogućnost da biciklističke staze ili trake nisu nužno uvijek prohodne, sigurne i ispravno održavane. Ovaj Zakon već sadrži formulaciju "osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje ili imovinu" kada propisuje kako se moraju kretati vozači motornih vozila. Činjenica je da bi biciklističke površine trebale biti kvalitetno izvedene te bi tada bile popularne i spontano korištene, i ne bi bilo potrebno da se prisiljava korisnike da ih koriste. Za usporedbu, ovaj Zakon poznaje vrstu prometnih traka namijenjenu za javni prijevoz i pojedine sudionike u prometu (hitne službe, taxi...), a da njihovo korištenje nije zakonski obvezujuće. Ne postoji predviđena kazna za autobus javnog gradskog prijevoza ili taksi vozilo koje se kreće prometnom trakom za sva vozila iako paralelno postoji obilježena "žuta traka". Dakle, "žuta traka" postoji kao mogućnost u korist takvih vozila, i to bez prisile da ih se koristi ako to nije najpovoljniji odabir za vozače. Istovremeno, za biciklističke staze i trake postoji oblik prisile iako one kvalitetom i sigurnošću nerijetko izrazito odstupaju od propisanih standarda. Nadalje, blanketna obveza kretanja "što bliže desnom rubu kolnika" je nametanje obveze kretanja u najopasnijoj zoni za vozače bicikala. Oštećenja kolnika, položaj poklopaca šahova, opasnost od sudara s vratima automobila parkiranih uz kolnik, izlaganje pretjecanju na mjestu gdje to ugrožava samog vozača bicikala - sve to su primjeri situacija zbog kojih je ovaj članak izrazito štetan za sigurnost biciklističkog prometa. Za usporedbu, vozači mopedi dužni su se kretati slično, što bliže desnom rubu kolnika, no uz izrazito važnu dopunu: "i na tolikoj udaljenosti od njega da, s obzirom na brzinu kretanja vozila, uvjete prometa te na stanje i osobine ceste, ne ugrožava druge sudionike u prometu i ne izlaže sebe opasnosti". S obzirom na sve navedeno, potrebno je izbrisati članak 112. stavak 1., tj. izbaciti obvezu korištenja biciklističkih staza ili traka iz Zakona, te primjereno izmijeniti članke 46. i 47. kako bi na odgovarajući način iznimke i upute koje sada vrijede za motorna vozila vrijedile i za vozače bicikala. U lošijem slučaju, potrebno je dopuniti čl. 112. stavak 1. na način da se primijene formulacije koje za motorna vozila i mopede već postoje u ovom Zakonu: "Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje ili imovinu, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika i na tolikoj udaljenosti od njega da, s obzirom na brzinu kretanja vozila, uvjete prometa te na stanje i osobine ceste, ne ugrožava druge sudionike u prometu i ne izlaže sebe opasnosti".</p>	
102	<p>Tina Bebić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (6) Ako se dva ili više vozača bicikala, osobnih prijevoznih sredstava, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga. Predlažem propisati stavak na sljedeći način: "Ako se dva ili više vozača bicikala, osobnih prijevoznih</p>	<p>Nije prihvaćen Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>

	<p>sredstava, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga U NEPREGLEDNIM ZAVOJIMA.” Obrazloženje: Prvi razlog ovakvog propisivanja je vidljivost: dva usporedna vozača bicikla vide se mnogo bolje nego kad su jedan ispred drugog. Nadalje, ako se npr. 6 vozača bicikala kreće na cesti i vidljivi su s dovoljne udaljenosti da ih drugi sudionici u prometu mogu na vrijeme vidjeti, puno je lakše preteći kolonu u kojoj dvoje po dvoje voze paralelno (pa je kolona duga 3 bicikla), nego kad voze jedan iza drugog (pa je kolona duga 6 bicikala). U potonjem slučaju, vozači motornih vozila bit će u iskušenju prolaziti jako blizu biciklistima, odnosno pretjecati bez izlaženja iz trake, što je u mnogim situacijama izrazito opasno. Usporedna vožnja sigurnija je i kada se vozi s djecom ili neiskusnijim vozačima bicikala. Konačno, usporedna vožnja u raznim uvjetima već je svakodnevnica u nizu zapadnih zemalja, npr. Velikoj Britaniji, Kanadi, SAD-u, Nizozemskoj, Njemačkoj, Španjolskoj, Belgiji i dr., a ipak imaju znatno bolje rezultate od Hrvatskih po pitanju sigurnosti prometa.</p>	
103	<p>Tina Bebić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (5) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji se kreće biciklističkom stazom dužan je prije stupanja na kolnik ceste koju namjerava prijeći, gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika, zaustaviti bicikl ili osobno prijevozno sredstvo i gurati ga kao pješak preko obilježnog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste. Predlažem brisanje riječ “bicikl” iz prijedloga članka. Obrazloženje: Kretanje vozača bicikala već je definirano člankom 112. ovog Zakona s čime je ovaj prijedlog u kontradikciji s obzirom na to da su biciklisti, u slučajevima kada ne postoje biciklistička traka ili staza, dužni kretati se što bliže desnom rubu kolnika. Nepovezana i nepropisna biciklistička infrastruktura nisu i ne smiju biti argumenti za uvođenje ovakve odredbe koja predviđa u teoriji nepostojeće situacije u kojima se bicikliste vodi do prekida kontinuiteta biciklističke infrastrukture, a što je u suprotnosti s odredbama Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi. Naime, prema čl.23. st.2. Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi, “Biciklistička prometnica, u križanju s drugom prometnicom ili na mjestu prelaska preko iste MORA OSIGURATI KONTINUITET i jednoznačnost vođenja biciklističkog prometa”, tako da se u praksi ni ne smije događati da na pločniku postoji biciklistička staza koja samo nestane i ne vodi dalje. Nadalje, Hrvatska bi ovime postala prva zemlja u Europskoj uniji koja propisuje “guranje” bicikla, što smatramo jednako apsurdnim kao da postoji članak u ZSPC-u u kojem se opisuju uvjeti u kojima se treba gurati automobil. Vozila su namijenjena vožnji, a ne guranju.</p>	<p>Nije prihvaćen Buduci nije označena biciklistička staza preko kolnika, vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva se mora ponašati kao pješak.</p>
104	<p>Tina Bebić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (4) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji se kreće biciklističkom stazom dužan je, pri prelasku kolnika, obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju, te kolnik prelaziti pažljivo, nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne</p>

<p>način Predlažem da se umjesto predložene formulacije u stavku 5. koristi ona iz čl.8. st.1. ZSPC-a i da novi stavak 5. glasi "Vozač BICIKLA ILI OSOBNOG PRIJEVOZNOG SREDSTVA koji se približava raskrižju mora voziti s povećanim oprezom koji odgovara prometnim uvjetima na raskrižju". Obrazloženje: Prijedlog ovakvog stavka 4. stavlja poseban teret odgovornosti na vozače bicikala koji se kroz raskrižje kreću ravno, a takva se odgovornost ne stavlja vozačima motornih vozila. Najsličniji tome je čl.43. st.2. ZSPC-a, ali upozorenja koja se tamo propisuju vrijede isključivo kad vozač motornog vozila mijenja smjer ili brzinu. Smatramo da je ta neravnopravnost neutemeljena jer kad bi se isti kriteriji primjenjivali na vozače motornih vozila, u zakonu bi pisala odredba kao npr. "vozač MOTORNOG VOZILA koji se približava križanju, iako je na cesti s pravom prednosti prolaza, mora križanje prolaziti tek nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način", što naravno nije slučaj. Dodatno, ovako sročeni stavak 5. je u kontradikciji s čl.57. st.1. ZSPC-a, koji propisuje "Na raskrižju cesta iste važnosti ili u susretu s drugim vozilom vozač je dužan propustiti vozilo koje nailazi s njegove desne strane." Vozač koji ima prednost nije dužan preuzeti odgovornost za izbjegavanje nesreće, već ona mora jasno ostati na vozaču koji nema prednost. Zakon treba mijenjati u smjeru povećanja jasnoće i jednoznačnog definiranja prednosti i odgovornosti. Konačno, Hrvatska je izrazito turistička zemlja, s milijunima gostiju svake godine, prvenstveno iz Europe. Ti gosti očekuju da vrijede pravila slična onima koja vrijede po cijeloj Europskoj uniji, a među njima osobito i pravilo da vozač automobila koji skreće preko bic. prijelaza mora propustiti bicikle koji dolaze sa staze (kao što i stoji u čl.57. st.6. ZSPC-a). Bilo kakvo relativiziranje odgovornosti mogućeg sudara u našim zakonima može izazvati značajne dodatne žrtve na našim cestama.</p>	<p>smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
<p>105 Tina Bebić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Članak 13. Članak 112. mijenja se i glasi: „(1) Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika. Predlažem preinaku "Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkim prometnim površinama (staze, trake, putovi, biciklističko-pješačke staze i biciklističke ceste), a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu." Obrazloženje: Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi popisane su vrste biciklističkih prometnih površina (čl.3.) pa bi bilo pogrešno u ovom zakonu reći samo "staze i trake" te je potrebno uskladiti terminologiju. Na mnogim mjestima su već postavljeni znakovi B43 sukladno Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama za pješačko- biciklističke staze po kojima, prema trenutnom tekstu članka 112., vozači bicikla ne smiju voziti već su dužni koristiti kolnik. Nadalje, u raznim okolnostima je opasno voziti bicikl uz desni rub kolnika, npr. tamo gdje su značajna oštećenja kolničke površine ili opasne rešetke slivnika (u koje kotač može zapeti, a vozač pasti), gdje postoji uzdužno parkiranje (zbog rizika iznenadnog</p>	<p>Nije prihvaćen Zakon kao propis više pravne snage se ne usklađuje s pravilnikom kao propisom niže pravne snage, već obrnuto. Radi se o prelasku, a ne o vožnji kolnikom. Što bliže desnom rubu kolnika označava dovoljno širok pojam, koji se odnosi i na zaobilaznje bilo kakvih prepreka ili opasnosti koje se nalaze na samom kolniku. Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>

	<p>otvaranja vrata i rušenja vozača bicikla na kolnik) i sl. S obzirom na to, smatramo da je primjereno istaknuti u zakonu da postoje opravdane iznimke od općeg pravila, na isti način kao što je Zakonom regulirano za vozače motornih vozila.</p>	
106	<p>Bolt Services HR d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Članak 112., stavak 7. mijenja se i glasi: Vozač ne smije ostaviti osobno prijevozno sredstvo bez nadzora na prometnim površinama za kretanje vozila, dok na površinama za kretanje pješaka smije ostaviti osobno prijevozno sredstvo bez nadzora isključivo na način da ne ometa slobodno i nesmetano kretanje pješaka. Jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave slobodne su propisati drugačije uvjete. Objašnjenje: Bliska suradnja s jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave ključ je uspješnosti pokretanja usluga prijevoza električnim romobilima, a naša suradnja s gradovima Rijekom, Osijekom i Varaždinom ukazuje kako je u Hrvatskoj moguće osigurati siguran i uspješan model slobodnog korištenja električnih romobila. Stoga želimo upozoriti da se trenutnom definicijom u članku 112., stavku 7. takav model ograničava, čime će se zaustaviti potpuna iskorištenost novog načina prijevoza u urbanim sredinama. Nadalje, zbog nepostojanja infrastrukture vozači neće biti u mogućnosti poštivati odredbu za ostavljanje bez nadzora osim na za to posebno uređenim i označenim mjestima. Vjerujemo da je rješenje moguće postići kroz zajednički dijalog jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave s operaterima, odnosno potrebno je prepustiti odluku o parkiranju vozila iz kategorije osobno prijevozno sredstvo u nadležnost gradova.</p>	<p>Nije prihvaćen Jedinice lokalne samouprave su već ovlaštene za uređenje prometa na svom području, ali ne izvan danih ovlasti i sukladno važećim propisima. Osnovna namjera zakonodavca je da se osobna prijevozna sredstva ne ostavljaju bilo gdje već na obilježenim prometnim površinama koje je za tu namjenu odredila Jedinica lokalne samouprave.</p>
107	<p>Bolt Services HR d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Članak 112., stavak 3. mijenja se i glasi: Iznimno od stavka 2. ovoga članka, ako biciklistička staza ili biciklistička traka ne postoji, vozači osobnih prijevoznih sredstava mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, pod uvjetom da prilagode brzinu kretanja imajući u vidu kretanje pješaka i drugih vozila te vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu. Objašnjenje: Pozdravljamo intenciju za osiguranje sigurnosti pješaka, čime se vodimo i u tvrtki Bolt uvodeći posebne geo-lokacijske zone smirenog prometa, gdje ograničavamo brzinu naših romobila. Imajući u vidu navedeno, predlažemo da se u zakonu smanjenje brzine definira na način da vozači osobnih prijevoznih sredstava prilagode brzinu kretanja okolini, uzimajući u obzir kretanje pješaka i drugih vozila na pješačkim površinama te vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
108	<p>Dario Oršić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Pod stavak (3) dodati: "na kolniku na prometnicama uz koje nema nogostupa, ako ograničenje brzine nije veće od 50 km/h" Objašnjenje: treba uzeti u obzir da</p>	<p>Djelomično prihvaćen Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je</p>

	<p>postoje kvartovske ulice u kojima uopće nema nogostupa, nego postoji samo kolnik (pješaci idu po kolniku, parkira se na kolniku itd.), a intenzitet motornog prometa nije velik, a ograničenje brzine nikad nije veće od 50 km/h, često i manje (npr. Trešnjevka, Rudeš, Kustošija, Donja Dubrava, Kajzerica...). Radi se o idealnim uvjetima za korištenje romobila, a ispada da je u takvim slučajevima to nelegalno. Definiranjem brzine se i dalje omogućuje zabrana korištenja romobila kad nema nogostupa kod prometnica koje nisu adekvatne za vožnju romobila kolnikom (npr. Slavonska)-gdje je ograničenje uvijek veće od 50 km/h (a to je ono što se želi izbjeći). Također treba uzeti u obzir da na prometnicama van većih gradova uglavnom nema nogostupa, a onda praktički ne postoji legalan način kretanja osobnim prijevoznim sredstvom.</p>
<p>109</p>	<p>Pravobranitelj za djecu RH PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Predlažemo da se izraz „prosječna brzina čovječjeg hoda“ izrazi brojčanom oznakom, čime će se olakšati vozačima romobila praćenje brzine vožnje. Također preporučamo da se za osobna prijevozna sredstva propiše obveza opremanja signalnim zvonom.</p>
<p>110</p>	<p>mladen golub PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Poštovani Držim da je novacija u ovim izmjenama Zakona koja se odnosi na osobna prijevozna sredstva a tu prvenstveno mislim na električne romobile izuzetno nepovoljna sa sigurnost najugroženije kategorije sudionika u prometu a to su pješaci. Naime kako se tim izmjenama i dopunama, električni romobili legaliziraju u RH i omogućuje im da da se u određenim uvjetima voze i po nogostupu, to predstavlja i pravni i jezični presedan da nogostupi (kako i riječ kaže) služe samo za promet pješaka a ne i onih koji to nisu. Električni robobili nisu pješaci, već i iz činjenice da se korisnici za kretanje ne koriste nogama (nogostup) već strojem koji koristi umjetan, električni pogon koji se kotačima prenosi na nogostup. To je jasno. No više brine činjenica na predlagač, a to je Ministarstvo unutarnjih poslova predlaže ograničenje brzine (ne više od brzine kretanja pješaka, valjda do 5km/h) i time kao da štiti pješake. To je mrtvo slovo na papiru a ne osnov koji će garantirati sigurnost pješaka na nogostupu. Koja bi bila svrha korisnika el. motocikla da vozi električni romobil brzinom od 5 km/h. Voziti će koliko žele, kako i sada voze, svakako više i od tih par kilometara koju predlagač utvrđuje. Što će im inače el. romobil. Nažalost ovime se na nogostupima stvara legalizirana đungla, koje ipak da budemo iskreni nema nigdje u EU osim Italije (koja i nije prepoznata po prometnoj kulturi). Nažalost Ministarstvo komotno daje ograničenje brzine sa zapriječenom kaznom za nepoštivanje, a kako je ono i zaduženo za kontrolu toga (i svakoga drugoga prometa) jasno je da od toga nema nikakve koristi, jer ministarstvo (valjda zbog nedostatnik kapaciteta) i ne provodi kontrolu na dijelovima prometnica koje su rezervirane za pješake (kako bicikla a još manje će romobila). Da podsjetim da je u dosadašnjoj</p>

	<p>regulativi za bicikle kažnjivo voziti po nogostupu, a bicili voze po svim dostupnim površinama (samo u RH, u EU ne) , a kontrola se ne provodi. Ne provodi se niti radi prevencije a kamoli radi kažnjavanja. Tek se ritualno par puta godišnje provede kontrola bicikla u smislu odgovarajuće opreme koju moraju imati i to je sve. Prijave za nezakonitu vožnju po nogostupu nema iako se svakodnevno tisuće bicikala voze (u Zagrebu) baš po nogostupu. Zna se da pješaci stradavaju a bicikli nakon udara u pješaka odu a pješaku ostaje tek samopomoć, počesto i hitna pomoć. MUP to ne prati niti zanima. A to nažalost slijedi i sa el. robobilima, kako sada stravi idu. Ministarstvo koje sada predlaže konkretnu deregulaciju svrhe nogostupa u smislu pješačkoga prometa, nije kadro osigurati uvjete za sigurnost pješaka na nogostupu upravo kao što nije u starnju kontrolirati niti dosadašnju situaciju sa biciklima ali i romobilima koji su već tu. Taj je problem posebno izražen u velikim gradovima, u Zagrebu se mnogi stariji ljudi i ne usude više šetati ulicama (nogostupima) baš zbog bicikla, ali i zbog el. romobila koji jure oko pješaka ali da ne zaboravimo, i izazivaju udese. A podsjećam da električni romobili koje ministarstvo dopušta mogu razviti brzinu i do 25 km/h što je kao i u bicikla. Naravno, danas jači romobili razvijaju lako i preko 50km/h. Zbog navedenoga električne romobile držim da treba isključiti iz svake mogućnosti da voze po dijelovima javnih površina koje su rezervirane za pješake a to su nogostupi, parkovi. Jer, slušajmo naš hrvatski jezik, a on nedvosmisleno kaže što je nogostup, predlađač to nije prepoznao. Mladen Golub</p>	
111	<p>Petra Mikolic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (6) Potrebno propisati stavak na sljedeći način: “Ako se dva ili više vozača bicikala, osobnih prijevoznih sredstava, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga U NEPREGLEDNIM ZAVOJIMA.” Prvi razlog ovakvog propisivanja je vidljivost: dva usporedna vozača bicikla vide se mnogo bolje nego kad su jedan ispred drugog. Nadalje, ako se npr. 6 vozača bicikala kreće na cesti i vidljivi su s dovoljne udaljenosti da ih drugi sudionici u prometu mogu na vrijeme vidjeti, puno je lakše preteći kolonu u kojoj dvoje po dvoje voze paralelno (pa je kolona duga 3 bicikla), nego kad voze jedan iza drugog (pa je kolona duga 6 bicikala). U potonjem slučaju, vozači motornih vozila bit će u iskušenju prolaziti jako blizu biciklistima, odnosno pretjecati bez izlaženja iz trake, što je u mnogim situacijama izrazito opasno. Usporedna vožnja sigurnija je i kada se vozi s djecom ili neiskusnijim vozačima bicikala. Konačno, usporedna vožnja u raznim uvjetima već je svakodnevica u nizu zapadnih zemalja, npr. Velikoj Britaniji, Kanadi, SAD-u, Nizozemskoj, Njemačkoj, Španjolskoj, Belgiji i dr., a ipak imaju znatno bolje rezultate od Hrvatskih po pitanju sigurnosti prometa.</p>	<p>Nije prihvaćen Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>
112	<p>Petra Mikolic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (5) Predlažem brisanje riječ “bicikl” iz prijedloga članka. Kretanje vozača bicikala već je definirano</p>	<p>Nije prihvaćen Zakon kao propis više pravne snage se ne usklađuje s pravilnikom kao propisom niže pravne snage, već obrnuto.</p>

	<p>člankom 112. ovog Zakona s čime je ovaj prijedlog u kontradikciji s obzirom na to da su biciklisti, u slučajevima kada ne postoje biciklistička traka ili staza, dužni kretati se što bliže desnom rubu kolnika. Nepovezana i nepropisna biciklistička infrastruktura nisu i ne smiju biti argumenti za uvođenje ovakve odredbe koja predviđa u teoriji nepostojeće situacije u kojima se bicikliste vodi do prekida kontinuiteta biciklističke infrastrukture, a što je u suprotnosti s odredbama Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi. Naime, prema čl.23. st.2. Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi, "Biciklistička prometnica, u križanju s drugom prometnicom ili na mjestu prelaska preko iste MORA OSIGURATI KONTINUITET i jednoznačnost vođenja biciklističkog prometa", tako da se u praksi ni ne smije događati da na pločniku postoji biciklistička staza koja samo nestane i ne vodi dalje. Nadalje, Hrvatska bi ovime postala prva zemlja u Europskoj uniji koja propisuje "guranje" bicikla, što smatram jednako apsurdnim kao da postoji članak u ZSPC-u u kojem se opisuju uvjeti u kojima se treba gurati automobil. Vozila su namijenjena vožnji, a ne guranju.</p>	
113	<p>Petra Mikolic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (4) Umjesto predložene formulacije u stavku 5. koristi ona iz čl.8. st.1. ZSPC-a i da novi stavak 5. glasi "Vozač BICIKLA ILI OSOBNOG PRIJEVOZNOG SREDSTVA koji se približava raskrižju mora voziti s povećanim oprezom koji odgovara prometnim uvjetima na raskrižju". Obrazloženje: Prijedlog ovakvog stavka 4. stavlja poseban teret odgovornosti na vozače bicikala koji se kroz raskrižje kreću ravno, a takva se odgovornost ne stavlja vozačima motornih vozila. Najbliži tome je čl.43. st.2. ZSPC-a, ali upozorenja koja se tamo propisuju vrijede isključivo kad vozač motornog vozila mijenja smjer ili brzinu. Smatramo da je ta neravnopravnost neutemeljena jer kad bi se isti kriteriji primjenjivali na vozače motornih vozila, u zakonu bi pisala odredba kao npr. "vozač MOTORNOG VOZILA koji se približava križanju, iako je na cesti s pravom prednosti prolaza, mora križanje prolaziti tek nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način", što naravno nije slučaj. Dodatno, ovako sročeni stavak 5. je u kontradikciji s čl.57. st.1. ZSPC-a, koji propisuje "Na raskrižju cesta iste važnosti ili u susretu s drugim vozilom vozač je dužan propustiti vozilo koje nailazi s njegove desne strane." Vozač koji ima prednost nije dužan preuzeti odgovornost za izbjegavanje nesreće, već ona mora jasno ostati na vozaču koji nema prednost. Zakon treba mijenjati u smjeru povećanja jasnoće i jednoznačnog definiranja prednosti i odgovornosti. Konačno, Hrvatska je izrazito turistička zemlja, s milijunima gostiju svake godine, prvenstveno iz Europe. Ti gosti očekuju da vrijede pravila slična onima koja vrijede po cijeloj Europskoj uniji, a među njima osobito i pravilo da vozač automobila koji skreće preko bic. prijelaza mora propustiti bicikle koji dolaze sa staze (kao što i stoji u čl.57. st.6. ZSPC-a). Bilo kakvo relativiziranje odgovornosti mogućeg sudara u našim zakonima može izazvati značajne dodatne žrtve na našim cestama.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnosti kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila. Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način. Obveza vozača motornih vozila za propuštanje pješaka ili biciklista već je propisana odredbama važećeg Zakona. .</p>

114	<p>Petra Mikolic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (1) preinaka u "Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkim prometnim površinama (staze, trake, putovi, biciklističko-pješačke staze i biciklističke ceste), a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu." Obrazloženje: Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi popisane su vrste biciklističkih prometnih površina (čl.3.) pa bi bilo pogrešno u ovom zakonu reći samo "staze i trake" te je potrebno uskladiti terminologiju. Na mnogim mjestima su već postavljeni znakovi B43 sukladno Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama za pješačko- biciklističke staze po kojima, prema trenutnom tekstu članka 112., vozači bicikla ne smiju voziti već su dužni koristiti kolnik. Nadalje, u raznim okolnostima je opasno voziti bicikl uz desni rub kolnika, npr. tamo gdje su značajna oštećenja kolničke površine ili opasne rešetke slivnika (u koje kotač može zapeti, a vozač pasti), gdje postoji uzdužno parkiranje (zbog rizika iznenadnog otvaranja vrata i rušenja vozača bicikla na kolnik) i sl. S obzirom na to, smatram da je primjereno istaknuti u zakonu da postoje opravdane iznimke od općeg pravila, na isti način kao što je Zakonom regulirano za vozače motornih vozila.</p>	<p>Nije prihvaćen Člankom 13. stavkom 1. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama je već propisano ono što predlažete. Zakon kao propis više pravne snage se ne usklađuje s pravilnikom kao propisom niže pravne snage, već obrnuto.</p>
115	<p>Zlatko Tomšić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. U raskršće istovremeno ulaze dijete od 12 godina na biciklu i čovjek od 40 godina u terenskom vozilu. Zakon stavlja veću odgovornost na dijete nego na odraslu osobu.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila. Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik pažljivo, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način. Obveza vozača motornih vozila za popuštanje pješaka ili biciklista već je propisana odredbama važećeg Zakona.</p>
116	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Stavak 5. je potrebno u cijelosti obrisati. Ili u najmanju ruku obrisati riječ "bicikla". Umjesto da primijenite svoje ovlasti i obveze koje proizlaze iz članka 6. Zakona te da prekršajno kaznite sve lokalne i regionalne samouprave (st. 5.) i odgovorne osobe u njima (st. 6.) koji su na svojem području izgradili ceste suprotno zakonskim i podzakonskim aktima i time doprineste uređenju prometne infrastrukture, vi ste odlučili zakonom urediti postupanje u nelegalnom slučaju. Nečuveno! Članak</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila. Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik pažljivo, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te</p>

	<p>112. st. 1. vrlo jasno regulira način upravljanja biciklom. Promet biciklom se vodi biciklističkim stazama ili trakama, a u slučaju da ih nema onda kolnikom. Prema tome, ako je JLS prekršila Pravilnik o bic. infrastrukturi i nije ucrtala prijelaz biciklističke staze preko kolnika, i vi kao MUP ste takvu cestu odobrili, i niste kaznili JLS zbog takve nelegalne ceste - onda biciklist koji vozi po toj stazi po dolasku do njezina kraja je prema članku 112. st. 1. dužan sići na kolnik i voziti po kolniku. A ne gurati bicikl preko pješačkog prijelaza. Ponovo su odredbe zakona u koliziji. Je li u tom slučaju potrebno sići na kolnik i voziti po kolniku ili gurati vozilo po pješačkom prijelazu? S time da je europska praksa (predlažem pogledati i spomenuti u ocjeni stanja prije nego što se ovoga uhvatite) takva da nikakvo guranje bicikla nigdje u Europi nije propisano. To je nonsens kao i guranje ostalih vozila. Naime, radi se o vozilima, a ne o guralima. Ne moramo biti prvi u najgorim rješenjima. Radije primijenimo postojeća, provjerena, desetljećima isprobana i učinkovita.</p>	<p>pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način.</p>
<p>117</p>	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. U stavku 4. predlažem u obrisati riječ "bicikla". Naime, promet u raskrižju reguliran je člankom 57. Zakona i vrlo je jasan. Dapače, stavkom 4. tog članka eksplicitno je propisana obveza vozača koji presijeca biciklističku stazu svojim skretanjem za propuštanjem biciklista koji se njome kreću. Prema tome, odredba kojom se eksplicitna prednost biciklista u prometovanju raskrižjem derogira i de facto ukida time što mu se ostvarivanje te prednosti omogućuje tek "nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način" je u direktnoj koliziji sa zakonom. Pandan ovome bio bi kada biste prolazak raskrižjem kada je upaljeno zeleno svjetlo uvjetovali da je moguć tek nakon što se vozač uvjeri da je to moguće na siguran način. Jer ako neki neoprezni ili neobazrivi vozač prolazi kroz crveno to je potrebno uvažiti i propustiti ga. Ne govorim ovdje o odredbi koja obvezuje svakog vozača da svakom raskrižju priđe s potrebnom pažnjom i da u prometu sudjeluje oprezno i uvažavajući moguće opasnosti. Govorim o koliziji prednosti prolaska. Tko ima prednost? Vozač koji skretanjem presijeca stazu (čl. 57. st. 4.) ili biciklist koji prometuje tom stazom? Europska praksa je jasna, članak 57. st. 4. je jasan, prometna logika je jasna. Prednost prolaska ima biciklist. Poželjno je poticati na povećani oprez, ali ne i uvjetovati prednost prolaska. Predložena izmjena uvodi pravnu nesigurnost i u koliziji je s postojećim odredbama zakona.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila. Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik pažljivo, nakon što su se uvjerili da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način. Slična odredba postoji i za pješake.</p>
<p>118</p>	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. U stavku 1. nužno je uvažiti mogućnost pojave raznih opasnosti koje se redovito mogu naći "uz desni rub kolnika" kao što su lokve nepoznate dubine, šljunak, led, neočišćeni snijeg, rupe, lešine životinja, (ne)propisno postavljene štakove i slično te stoga predlažem sljedeći tekst: „(1) Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkim prometnim površinama (staze, trake, putovi, biciklističko-pješačke staze i biciklističke ceste), a ako one ne</p>	<p>Nije prihvaćen Prometovanje bicikla je već uređeno postojećim odredbama Zakona. Što bliže desnom rubu kolnika označava dovoljno širok pojam, koji se odnosi i na zaobilaznje bilo kakvih prepreka ili opasnosti koje se nalaze na samom kolniku. Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>

	<p>postoje, što bliže desnom rubu kolnika, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu.”</p>	
119	<p>M SAN Grupa d.d. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Ograničavanje brzine osobnih prijevoznih sredstava na površinama namijenjenim za kretanje pješaka i zonama smirenog prometa do prosječne brzine čovječjeg hoda će zbog voznih osobina takvih vozila (pri malim brzinama njihovo upravljanje je otežano i čini ih nesigurnim i nestabilnim) učiniti njihovo prometovanje nesigurnim i nestabilnim što je u suprotnosti sa člankom 113. stavkom 1. Zakona prema kojem vozač osobnog prijevoznog sredstva mora upravljati vozilom na način kojim se ne umanjuje stabilnost vozila. Predlažemo da se brzina kretanje osobnih prijevoznih sredstava na površinama namijenjenim za kretanje pješaka i zonama smirenog prometa definira na način da vozači osobnih prijevoznih sredstava prilagode brzinu kretanja okolini, uzimajući u obzir kretanje pješaka i drugih vozila, čime se osigurava veća sigurnost za vozače takvih vozila kao i za sve druge sudionike.</p>	<p>Prihvaćen Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
120	<p>M SAN Grupa d.d. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Vezano za prijedlog izmjene članka 112. stavak 3., predlažemo sljedeću formulaciju: (3) Vozači osobnih prijevoznih sredstava mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, pod uvjetom da se ne kreću brže od 10km/h, vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>	<p>Nije prihvaćen Izmijenjena je odredba o brzini kretanja osobnog prijevoznog sredstva prilikom kretanja površinama kojim se kreću pješaci, te se brzina neće brojčano izražavati već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu..</p>
121	<p>M SAN Grupa d.d. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Osobna prijevozna sredstva se trebaju izjednačiti s biciklima i omogućiti im se kretanje bliže desnom rubu kolnika ukoliko ne postoje biciklističke staze ili biciklističke trake. Zbog loše prometna infrastruktura na teritoriju RH koja je takva da u velikom dijelu ne postoje biciklističke staze ili trake uporaba osobnih prijevoznih sredstava bila bi ograničena na uski dio RH, a u ostatku države sa slabo ili nikako razvijenom infrastrukturom uporaba osobnih prijevoznih sredstava ne bi imala smisla ili ne bi bila moguća.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
122	<p>M SAN Grupa d.d. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Predlažemo da stavak 2. članka 112. glasi: "(2) Vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika."</p>	<p>Nije prihvaćen Ukoliko kretanje biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja nije moguće, onda su se vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni kretati površinama kojim se kreću pješaci , a iznimno u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
123	<p>LUKA FRANIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (1) Predlažemo preinaku “Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkim prometnim površinama (staze, trake, putovi, biciklističko-pješačke staze i biciklističke ceste), a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika, osim u slučaju opasnosti za</p>	<p>Nije prihvaćen Budući se ovdje radi o zakonskom prijedlogu, pravilnik kao propis nižeg ranga se usklađuje s zakonskim propisom, a ne obratno. Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila.</p>

život, zdravlje i imovinu.” Obrazloženje: Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi popisane su vrste biciklističkih prometnih površina (čl.3.) pa bi bilo pogrešno u ovom zakonu reći samo “staze i trake” te je potrebno uskladiti terminologiju. Na mnogim mjestima su već postavljeni znakovi B43 sukladno Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama za pješačko- biciklističke staze po kojima, prema trenutnom tekstu članka 112., vozači bicikla ne smiju voziti već su dužni koristiti kolnik. Nadalje, u raznim okolnostima je opasno voziti bicikl uz desni rub kolnika, npr. tamo gdje su značajna oštećenja kolničke površine ili opasne rešetke slivnika (u koje kotač može zapeti, a vozač pasti), gdje postoji uzdužno parkiranje (zbog rizika iznenadnog otvaranja vrata i rušenja vozača bicikla na kolnik) i sl. S obzirom na to, smatramo da je primjereno istaknuti u zakonu da postoje opravdane iznimke od općeg pravila, na isti način kao što je Zakonom regulirano za vozače motornih vozila. (4) Predlažemo da se umjesto predložene formulacije u stavku 5. koristi ona iz čl.8. st.1. ZSPC-a i da novi stavak 5. glasi “Vozač BICIKLA ILI OSOBNOG PRIJEVOZNOG SREDSTVA koji se približava raskrižju mora voziti s povećanim oprezom koji odgovara prometnim uvjetima na raskrižju”. Obrazloženje: Prijedlog ovakvog stavka 4. stavlja poseban teret odgovornosti na vozače bicikala koji se kroz raskrižje kreću ravno, a takva se odgovornost ne stavlja vozačima motornih vozila. Najsličniji tome je čl.43. st.2. ZSPC-a, ali upozorenja koja se tamo propisuju vrijede isključivo kad vozač motornog vozila mijenja smjer ili brzinu. Smatramo da je ta neravnopravnost neutemeljena jer kad bi se isti kriteriji primjenjivali na vozače motornih vozila, u zakonu bi pisala odredba kao npr. “vozač MOTORNOG VOZILA koji se približava križanju, iako je na cesti s pravom prednosti prolaza, mora križanje prolaziti tek nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način”, što naravno nije slučaj. Dodatno, ovako sročeni stavak 5. je u kontradikciji s čl.57. st.1. ZSPC-a, koji propisuje “Na raskrižju cesta iste važnosti ili u susretu s drugim vozilom vozač je dužan propustiti vozilo koje nailazi s njegove desne strane.” Vozač koji ima prednost nije dužan preuzeti odgovornost za izbjegavanje nesreće, već ona mora jasno ostati na vozaču koji nema prednost. Zakon treba mijenjati u smjeru povećanja jasnoće i jednoznačnog definiranja prednosti i odgovornosti. Konačno, Hrvatska je izrazito turistička zemlja, s milijunima gostiju svake godine, prvenstveno iz Europe. Ti gosti očekuju da vrijede pravila slična onima koja vrijede po cijeloj Europskoj uniji, a među njima osobito i pravilo da vozač automobila koji skreće preko bic. prijelaza mora propustiti bicikle koji dolaze sa staze (kao što i stoji u čl.57. st.6. ZSPC-a). Bilo kakvo relativiziranje odgovornosti mogućeg sudara u našim zakonima može izazvati značajne dodatne žrtve na našim cestama. (5) Predlažemo brisanje riječ “bicikl” iz prijedloga članka. Obrazloženje: Kretanje vozača bicikala već je definirano člankom 112. ovog Zakona s čime je ovaj prijedlog u kontradikciji s obzirom na to da su biciklisti, u slučajevima kada ne postoje biciklistička traka ili staza, dužni kretati se što bliže desnom rubu kolnika. Nepovezana i nepropisna biciklistička

Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik pažljivo, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način. Slična odredba postoji i za pješake. Odredba članka 13. stavka 6. je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.

	<p>infrastruktura nisu i ne smiju biti argumenti za uvođenje ovakve odredbe koja predviđa u teoriji nepostojeće situacije u kojima se bicikliste vodi do prekida kontinuiteta biciklističke infrastrukture, a što je u suprotnosti s odredbama Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi. Naime, prema čl.23. st.2. Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi, "Biciklistička prometnica, u križanju s drugom prometnicom ili na mjestu prelaska preko iste MORA OSIGURATI KONTINUITET i jednoznačnost vođenja biciklističkog prometa", tako da se u praksi ni ne smije događati da na pločniku postoji biciklistička staza koja samo nestane i ne vodi dalje. Nadalje, Hrvatska bi ovime postala prva zemlja u Europskoj uniji koja propisuje "guranje" bicikla, što smatramo jednako apsurdnim kao da postoji članak u ZSPC-u u kojem se opisuju uvjeti u kojima se treba gurati automobil. Vozila su namijenjena vožnji, a ne guranju. (6) Predlažemo propisati stavak na sljedeći način: "Ako se dva ili više vozača bicikala, osobnih prijevoznih sredstava, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga U NEPREGLEDNIM ZAVOJIMA." Obrazloženje: Prvi razlog ovakvog propisivanja je vidljivost: dva usporedna vozača bicikla vide se mnogo bolje nego kad su jedan ispred drugog. Nadalje, ako se npr. 6 vozača bicikala kreće na cesti i vidljivi su s dovoljne udaljenosti da ih drugi sudionici u prometu mogu na vrijeme vidjeti, puno je lakše preteći kolonu u kojoj dvoje po dvoje voze paralelno (pa je kolona duga 3 bicikla), nego kad voze jedan iza drugog (pa je kolona duga 6 bicikala). U potonjem slučaju, vozači motornih vozila bit će u iskušenju prolaziti jako blizu biciklistima, odnosno pretjecati bez izlaženja iz trake, što je u mnogim situacijama izrazito opasno. Usporedna vožnja sigurnija je i kada se vozi s djecom ili neiskusnijim vozačima bicikala. Konačno, usporedna vožnja u raznim uvjetima već je svakodnevica u nizu zapadnih zemalja, npr. Velikoj Britaniji, Kanadi, SAD-u, Nizozemskoj, Njemačkoj, Španjolskoj, Belgiji i dr., a ipak imaju znatno bolje rezultate od Hrvatskih po pitanju sigurnosti prometa.</p>
<p>124 MATKO BUNTIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (1) Treba pisati biciklističke prometnice ili površine. Biciklistička traka i staza nisu kompletan naziv za sve površine na kojima se bicikl legalno može naći. Treba pisati: na sigurnoj udaljenosti od desnog ruba kolnika. Desni rub kolnika je potez koji nosi mnoge opasnosti za vozača bicikla; od smeća, šahtova i rupa do nesavjesnih taksista, vozača i otvarača vrata. Zato je nužno dozvoliti iznimku od "što bliže rubu". Pomicanjem bicikla bliže sredini ceste vozač bicikla je osigurao veću sigurnost za svoj život i bolju vidljivost. (4) Ovakva formulacija oduzima vozaču bicikla sva prava prelaska kolnika. Apsolutno je nelogična i u situacijama na cesti nije u skladu s prometnom signalizacijom, horizontalnom niti vertikalnom. Crvena linija precrtana preko kolnika i zeleno svjetlo na semaforu s crtežem biciklista nitko neće shvatiti kao da u toj situaciji nema prednost pred automobilima koji skreću preko tog prijelaza. A ova formulacija nalaže da biciklist nema pravo prelaska bez obzira na to. Zakon treba mijenjati u smjeru logičnijeg i jednostavnijeg snalaženja,</p>	<p>Nije prihvaćen Nazivi biciklistička staza i traka nisu predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Budući se ovdje radi o zakonskom prijedlogu, pravilnik kao propis nižeg ranga se usklađuje s zakonskim propisom, a ne obratno. Što bliže desnom rubu kolnika označava dovoljno širok pojam, koji se odnosi i na zaobilaznje bilo kakvih prepreka ili opasnosti koje se nalaze na samom kolniku. Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>

	<p>ravnopravnosti prava u prometu bez obzira na tip sudionika. Ako ikoji sudionik u prometu treba obratiti veću pažnju od ostalih, onda je to sudionik koji može više pregaziti, ubiti i ozlijediti - automobil i kamion, a ne vozač bicikla. Ako ovo ne korigirate napravili ste veliku štetu svim sudionicima u prometu. (5) Ovo je samo dokaz nepostojanja valjane infrastrukture i tromosti javnih službi da uredi promet tamo gdje se on provodi. Biciklističke prometnice moraju biti kontinuirane kako bi se omogućio ravnopravan način kretanja tom prijevoznom sredstvu. U slučaju nepostojanja takve, biciklist se mora kretati kolnikom - gdje to onda treba bicikl gurati? Predlažem da se u zakon uvede odredba da se automobil mora gurati preko pješačkog prelaza kako bi se povećala sigurnost svih sudionika u prometu - ravnopravno. (6) Kretanje rame uz rame je sigurnije u određenim prometnim situacijama. Vidljivost i sigurnost dva vozača bicikla je povećana u vožnji jedan pored drugoga. U slučaju veće skupine od više od 6 bicikala, vožnja rame uz rame stvara kraću kolonu koju je lakše preteći. Mislite li na sigurnost svih sudionika u prometu ili ovim izmjenama samo podilazite motoriziranom prometu i činite biciklistički promet još opasnijim?</p>	
125	<p>Udruga "Sindikata biciklista" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Stavak 6. Predlažemo uređivanje na sljedeći način: "Ako se dva ili više vozača mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga. Ako se dva ili više vozača osobnih prijevoznih sredstava ili bicikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugog ili najviše po dvoje usporedno." Obrazloženje: Prvi razlog ovakvog propisivanja je vidljivost: dva usporedna vozača bicikla vide se mnogo bolje nego kad su jedan ispred drugog. Nadalje, ako se npr. 6 vozača bicikala kreće na cesti i vidljivi su s dovoljne udaljenosti da ih drugi sudionici u prometu mogu na vrijeme vidjeti, puno je lakše preteći kolonu u kojoj dvoje po dvoje voze paralelno (pa je kolona duga 3 bicikla), nego kad voze jedan iza drugog (pa je kolona duga 6 bicikala). U potonjem slučaju, vozači motornih vozila bit će u iskušenju prolaziti jako blizu biciklistima, odnosno pretjecati bez izlaženja iz trake, što je u mnogim situacijama izrazito opasno. Usporedna vožnja sigurnija je i kada se vozi s djecom ili neiskusnijim vozačima bicikala. Konačno, usporedna vožnja u raznim uvjetima već je svakodnevica u nizu zapadnih zemalja, npr. Velikoj Britaniji, Kanadi, SAD-u, Nizozemskoj, Njemačkoj, Španjolskoj, Belgiji i dr., a ipak imaju znatno bolje rezultate od Hrvatskih po pitanju sigurnosti prometa. Usporedna vožnja normalan je način treniranja cestovnog biciklizma kad se radi o većim grupama. Biciklistički klubovi su u više navrata isticali da je prema sadašnjem ZSPC treniranje cestovnog biciklizma u Hrvatskoj zabranjeno.</p>	<p>Nije prihvaćen Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>
126	<p>Udruga "Sindikata biciklista" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Stavak 5.: Predlažemo brisanje riječ "bicikl". Obrazloženje: Kretanje vozača bicikala već je definirano člankom 112. ovog Zakona s čime je ovaj</p>	<p>Nije prihvaćen Zakon kao propis više pravne snage se ne usklađuje s pravilnikom kao propisom niže pravne snage, već obrnuto.</p>

	<p>prijedlog u kontradikciji s obzirom na to da su vozači bicikla, u slučajevima kada ne postoje biciklistička traka ili staza, dužni kretati se što bliže desnom rubu kolnika. Nepovezana i nepropisna biciklistička infrastruktura nisu i ne smiju biti argumenti za uvođenje ovakve odredbe koja predviđa u teoriji nepostojeće situacije u kojima se bicikliste vodi do prekida kontinuiteta biciklističke infrastrukture, a što je u suprotnosti s odredbama Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi. Naime, prema čl.23. st.2. Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi, "Biciklistička prometnica, u križanju s drugom prometnicom ili na mjestu prelaska preko iste MORA OSIGURATI KONTINUITET i jednoznačnost vođenja biciklističkog prometa", tako da se u praksi ni ne smije događati da na pločniku postoji biciklistička staza koja samo nestane i ne vodi dalje.</p>	
127	<p>Udruga "Sindikata biciklista" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Stavak 4.: predložimo da se umjesto predložene formulacije koristi ona iz čl.8. st.1. ZSPC-a i da novi stavak 4. glasi "Vozač bicikla ili osobnog prijevoznog sredstva koji se približava raskrižju mora voziti s povećanim oprezom koji odgovara prometnim uvjetima na raskrižju". Obrazloženje: Prijedlog ovakvog stavka 4. stavlja poseban teret odgovornosti na vozače bicikala koji se kroz raskrižje kreću ravno, a takva se odgovornost ne stavlja vozačima motornih vozila koji se kreću ravno kroz križanje. Čl.57. stavak 6. ZSPC-a jasno daje prednost vozaču bicikla pred automobilom koji skreće preko biciklističkog prijelaza: "Vozač koji pri skretanju presijeca biciklističku stazu ili traku koja se pruža uzduž kolnika kojim se kreće, dužan je propustiti bicikle koji se kreću po biciklističkoj stazi ili traci u istom ili suprotnom smjeru." Zbog predložene formulacije čl.13. stavka 4. dogodilo bi se da svaki put kad automobil oduzme prednost vozaču bicikla i tako izazove sudar, policija kazni i vozača bicikla jer nije "prelazio pažljivo". Drugim riječima, prema ovakvom prijedlogu ne bi postojala niti jedna jasna situacija u kojoj vozač bicikla u sudaru s automobilom koji mu oduzima prednost ne bi bio kriv. Vozač koji ima prednost nije dužan preuzeti odgovornost za izbjegavanje nesreće, već ona mora jasno ostati na vozaču koji nema prednost. Zakon treba mijenjati u smjeru povećanja jasnoće i jednoznačnog definiranja prednosti i odgovornosti. Konačno, Hrvatska je izrazito turistička zemlja, s milijunima gostiju svake godine, prvenstveno iz Europe. Ti gosti očekuju da vrijede pravila slična onima koja vrijede po cijeloj Europskoj uniji, a među njima osobito i pravilo da vozač automobila koji skreće preko bic. prijelaza mora propustiti bicikle koji dolaze sa staze (kao što i stoji u čl.57. st.6. ZSPC-a). Bilo kakvo relativiziranje odgovornosti mogućeg sudara u našim zakonima može izazvati značajne dodatne žrtve na našim cestama.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila. Uvođenjem obveze vozača bicikla i osobnih prijevoznih sredstava da, kada se kreću biciklističkom trakom ili stazom, obrate pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja im se približavaju te prelaze kolnik pažljivo, nakon što su se uvjerali da to mogu učiniti na siguran način te da na mjestima gdje nije označena biciklistička staza preko kolnika zaustave bicikl ili osobno prijevozno sredstvo te pješice pređu preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste želi se zaštititi bicikliste i vozače osobnih prijevoznih sredstava od događanja prometnih nesreća. Navedena odredba ne daje prednost prolaska vozačima motornih vozila, već samo daje obvezu vozačima bicikala i osobnih prijevoznih sredstava da prilikom prelaska kolnika dodatno povećaju oprez i uvjere se da to mogu učiniti na siguran način. Slična odredba postoji i za pješake.</p>
128	<p>Udruga "Sindikata biciklista" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Stavak 1.: Predložimo preinaku u „Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkim prometnicama koje su određena Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi,</p>	<p>Nije prihvaćen Zakon kao propis više pravne snage se ne usklađuje s pravilnikom kao propisom niže pravne snage, već obrnuto.</p>

	<p>a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu.”</p> <p>Obrazloženje: Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi popisane su vrste biciklističkih prometnih površina (čl.3.) pa bi bilo pogrešno u ovom zakonu reći samo “staze i trake”. Nadalje, u raznim okolnostima je opasno voziti bicikl uz desni rub kolnika, npr. tamo gdje su značajna oštećenja kolničke površine ili opasne rešetke slivnika (u koje kotač može zapeti, a vozač pasti), gdje postoji uzdužno parkiranje (zbog rizika iznenadnog otvaranja vrata i rušenja vozača bicikla na kolnik) i sl. S obzirom na to, smatramo da je primjereno istaknuti u zakonu da postoje opravdane iznimke od općeg pravila.</p>	
129	<p>GRAD ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. U članku 112. stavku 1. iza riječi: " trakom" dodati riječi: "u označenom smjeru kretanja," U stavku 2. iza riječi:" trakom" dodati riječi: "u označenom smjeru kretanja"</p>	<p>Prihvaćen U stavku 2. je već propisano da su se vozači osobnih prijevoznih predstava dužni kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja, dok će se stavak 1. koji se odnosi na vozače bicikala urediti na isti način.</p>
130	<p>Sonja Juričić Cvitan PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Predlaže se članak 112. stavak 4. izmijeniti tako da glasi: "(4) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji se kreće biciklističkom stazom dužan je, pri prelasku kolnika, obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju, te kolnik prelaziti pažljivo, tako da se ne kreće brže od prosječne brzine čovječjeg hoda, nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način." S obzirom na to da je riječ "pažljivo" prilično neodređena i moguće ju je različito tumačiti predlaže se dodati dodatno određenje "tako da se ne kreće brže od prosječne brzine čovječjeg hoda". Naime, jasno je da vozač mora usporiti kod pješačkog prijelaza i stati ako nailazi pješak, te da to isto mora učiniti ako nailazi biciklist na biciklističkoj stazi. Međutim, unatoč oprezu vozača, u situacijama kada biciklist nailazi velikom brzinom neki put se dogode situacije u kojoj je nesreća jedva izbjegnuta odnosno vozač ne stigne uočiti biciklista zbog brzine i pri odgovarajućem oprezu. U slučaju nesreće neće biti jasno tko je kriv, vozač koji nije bio dovoljno "pažljiv" ili biciklist koji nije bio dovoljno "pažljiv". Takva nejasna odredba stvara situaciju koje kod biciklist i kod vozača stvara dojam, da onaj drugi mora paziti, što onda i povećava šansu da se nesreća dogodi jer niti jedan ne "pazi". Slijedom navedenog, predlaže se jasnije određenje riječi "pažljiv". Ukoliko bi bilo moguće da se biciklist kreće većom brzinom od brzine pješaka, prilikom prelaska kolnika, onda bi na njega, trebalo primijeniti pravilo kao i za vozače automobila u prometu, odnosno trebao bi stati ako prednost ima drugi vozač (primjerice kao da je biciklistička staza "sporedna", a kolnik "glavna").</p>	<p>Djelomično prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da poveća sigurnost kako biciklista i osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake. Riječ pažljivo je uklonjena iz prijedloga izmjena Zakona.</p>
131	<p>Saša Vignjević PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (4) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji se kreće biciklističkom stazom dužan je, pri prelasku kolnika, obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju, te kolnik prelaziti pažljivo,</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da poveća sigurnost kako biciklista i osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste</p>

	<p>nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način. Poncije Pilat. Vrlo općenita kvalifikacija koju svatko može interpretirati kako hoće. Ja svako jutro prelazim llicu s tri prometne trake (kao pješak koji gura bicikl) u kojoj vozači jure 70 na sat, i po Vama bih tako cijelo jutro trebao čekati da mi se netko smiluje. Vaši novi prijedlozi ohrabruju bahatost vozača (i ja sam jedan od vozača) i motiviraju ih da još jače stisnu gas. Bicikle ste spustili na nivo "pomoćnog pješačkog sredstva", dakle, i dalje ćemo se gurati po pločnicima s pješacima, a po novome i s romobilistima. U isto vrijeme automobili imaju svoje tri trake da se mogu utrkivati. Stječe se utisak da su predlagatelji debelo pod utjecajem automobilskog lobija i da se želi izbjeći obveza da se nešto konkretno poduzme oko prometne infrastrukture. Malo pogledati na kalendar - bilježimo godinu 2021, a ne 1958. S druge strane, kao valjda jedina osoba koja u Zagrebu nosi i kacigu i svjetla i reflektirajuću opremu, a i silazi s bicikla na pješačkim prelazima, podržavam uvođenje reda i među "pomoćnim pješačkim sredstvima". Ne želim da me neki divljak ubije na biciklističkom prijelazu, a da u novinama piše da sam "naletio na osobno vozilo". Malo manje cinizma, a malo više poštovanja ljudskog života, molim.</p>	<p>ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
<p>132</p>	<p>Daniel Majer PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Zašto st. 3. izravno diskriminirate bicikliste? Jeste li se ikada provozali npr. slavonskim selima pa vidjeli da je veliki broj biciklista starija populacija koja ne vozi brzo. Zašto ljude tjerate u smrt? Ponavljam, biciklist nikada nije ubio pješaka i ako će po nogostupima moći voziti s napravama koje idu i preko 25 km/h (op.a. na koji način će se provjeravati brzinu?), onda omogućite to i biciklistima!</p>	<p>Djelomično prihvaćen Moramo istaknuti da je vrlo velika razlika u konstrukcijskim osobinama samog bicikla i osobnog prijevoznog sredstva. Bicikl po svojim konstrukcijskim osobinama i velikim promjerom kotača puno lakše može savladati rupe i oštećenja na samim cestama, dok osobna prijevozna sredstva na kolniku, ponajprije zbog konstrukcijskih osobina ove vrste vozila, koja se prije svega odnose na male kotače i stabilnost samog vozila i vozača u odnosu na težište cijelog skupa, predstavljaju potencijalnu opasnost. Zbog čega može doći do smanjene stabilnosti, odnosno gubitka ravnoteže samog vozača te do pada vozača na kolnik, a samim tim i događanja prometne nesreće s vrlo teškim posljedicama. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>
<p>133</p>	<p>Daniel Majer PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Zbog smrti drugog biciklista u samo nekoliko godina na gotovo istom mjestu, u Zagrebačkoj ulici u Požegi, reagirao sam pismom ministrima MUP-a gosp. Orepiću i pravosuđu gosp. Šrplji. Napisao sam, između ostalog: ... Iako se zakon zove Zakon o SIGURNOSTI prometa na cestama, policija uredno kažnjava bicikliste koji sporo voze po nogostupu i time baš nikoga ne ugrožavaju! Da li je netko čuo da je biciklist na pješačkom nogostupu usmratio pješaka?! Svaki zakon treba tumačiti „u duhu zakona“! Ne treba biti izvrstan pravnik za tumačenje duha ovog zakona, jer njegov naziv sam otkriva duh zakona, a to je SIGURNOST sudionika u prometu. Uvažena gospodo, koliko još biciklista mora poginuti da biste izmijenili glupe zakonske odredbe ili barem</p>	<p>Primljeno na znanje Biciklisti predstavljaju jednu od najranjivijih skupina u prometu te se provode i predlažu posebne mjere za njihovu zaštitu.</p>

	<p>dali naputak da se biciklisti koji sporo voze po pješačkim nogostupa ne kažnjavaju! Od ministarstva pravosuđa dobio sam odgovor kako nisu nadležni za predlaganje i tumačenje Zakona o sigurnosti prometa na cestama, a od MUP-a statističke pokazatelje za prometne nesreće u Požeško-slavonskoj županiji te kako smrtnost biciklista 'nije veća nego u ostatku RH' te kako je za izgradnju biciklističkih staza odgovoran Grad Požega. Također, da na mjestu pogibije ne postoji mogućnosti izgradnje biciklističke staze, što nije istina, jer tu je upravo i bila biciklistička staza, ali je trava izrasla preko nje pa je maknut znak da je riječ o biciklističkoj/pješačkoj stazi. Kako od spomenutih ministara nema odgovora iz kojih se vidi da se o problematici promišlja, nema smisla im pisati? Čini mi se da ministri ne mare previše za probleme pogibije ljudi na cestama – krivi su očito sami vozači ili... Molim predlagatelje da u ovaj Zakon ugrade sigurnost biciklista koji sudjeluju u prometnim nesrećama sa 5%, ali u ukupnom broju smrtno stradalih je 11%.</p>	
134	<p>MARKO BILIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (3) Iznimno od stavaka 1. i 2. ovoga članka, ako biciklistička staza ili biciklistička traka ne postoji, vozači bicikla i osobnih prijevoznih sredstava mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, pod uvjetom da prilagode brzinu kretanja imajući u vidu kretanje pješaka, vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu. Objašnjenje: razlike između električnih bicikala i osobnih prijevoznih sredstava su minimalne, te ne postoji opravdanje za različito tretiranje bicikala i osobnih prijevoznih sredstava po pitanju vožnje po nogostupu. Također, postoje jasne situacije kad je u interesu sigurnosti prometa na cestama pravo biciklista da koriste nogostup: - biciklistička infrastruktura u mnogim gradovima je neadekvatna, te su biciklističke staze isprekidane. Prema trenutnom zakonskom rješenju, biciklist bi u takvim situacijama trebao gurati bicikl ili se uključiti na kolnik da bi se nakon 10-ak metara opet vratio na nastavljenju stazu. Takvo priključivanje na kolnik predstavlja veći rizik od vožnje po nogostupu. - na mnogim prigradskim cestama je brzina prometa takva da je vožnja bicikla opasna, dok je broj pješaka na nogostupu minimalan, te biciklist, uz uvjet da pazi na pješake i prilagođava svoju vožnju pješacima, predstavlja manju opasnost ako koristi nogostup nego kolnik Isto tako, ograničavanje brzine bicikala i osobnih prijevoznih sredstava prema brzini ljudskog hoda predstavlja nepotrebno ograničenje u uvjetima kad na nogostupu nema pješaka. Vozači bicikala i osobnih prijevoznih sredstava bi svakako trebali svoju brzinu prilagoditi stvarnom stanju i biti odgovorni za eventualne nezgode, što znači da bi trebali voziti brzinom kojom mogu predvidjeti ponašanje pješaka i na vrijeme reagirati. Dodatno, trenutni prijedlog za zone smirenog prometa postavlja stroža ograničenja nego ih zakon postavlja za motorna vozila s dozvolom za ulazak u te iste zone, što nije opravdano.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Moramo istaknuti da je vrlo velika razlika u konstrukcijskim osobinama samog bicikla i osobnog prijevoznog sredstva. Bicikl po svojim konstrukcijskim osobinama i velikim promjerom kotača puno lakše može savladati rupe i oštećenja na samim cestama, dok osobna prijevozna sredstva na kolniku, ponajprije zbog konstrukcijskih osobina ove vrste vozila, koja se prije svega odnose na male kotače i stabilnost samog vozila i vozača u odnosu na težište cijelog skupa, predstavljaju potencijalnu opasnost. Zbog čega može doći do smanjene stabilnosti, odnosno gubitka ravnoteže samog vozača te do pada vozača na kolnik, a samim tim i događanja prometne nesreće s vrlo teškim posljedicama. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno</p>
135	<p>HRVATSKA NACIONALNA UDRUGA ZA E-</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p>

<p>MOBILNOST "STRUJNI KRUG" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13.</p> <p>Mijenja se članak 112, stavak 3: Iznimno od stavka 2. ovoga članka ako biciklistička staza ili biciklistička traka ne postoji, vozači osobnih prijevoznih sredstava mogu se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, pod uvjetom da prilagode brzinu kretanja imajući u vidu kretanje pješaka i drugih vozila te vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p> <p>Obrazloženje: Želimo istaknuti da ako zakonodavac ograniči brzinu kretanja osobnim prijevoznim sredstvima na pješačkim površinama do brzine čovječjeg hoda, onda će zbog voznih osobina takvih vozila učiniti njihovo prometovanje nesigurnim jer nisu predviđena za kretanje tako malim brzinama, odnosno pri malim brzinama njihovo upravljanje je otežano što ih čini nesigurnim za korištenje. Stoga, predlažemo da se u zakonu brzina u pješačkoj zoni definira na način da vozači osobnih prijevoznih sredstava prilagode brzinu kretanja okolini, uzimajući u obzir kretanje pješaka i drugih vozila, čime se osigurava veća sigurnost i za vozače takvih vozila i za sve druge sudionike u prometu. Mijenja se članak 112, stavak 7: Vozač ne smije ostaviti osobno prijevozno sredstvo bez nadzora na prometnim površinama za kretanje vozila, dok na površinama za kretanje pješaka smije ostaviti osobno prijevozno sredstvo bez nadzora isključivo na način da ne ometa slobodno i nesmetano kretanje pješaka. Jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave slobodne su propisati drugačije uvjete. Obrazloženje: Razvoj e-mikromobilnosti pokrenut je uvođenjem usluga prijevoza električnim romobilima koje su se pokazale izuzetno uspješnim, čime svjedoče gradovi poput Zadra, Umaga, Rijeke, Crikvenice, Osijeka i Varaždina. U prijedlogu zakona, člankom 112. onemogućit će se slobodni modeli e-mikromobilnosti prije nego li je ona uistinu zaživjela ako se stavkom 7 propiše nemogućnost ostavljanja osobnih prijevoznih sredstava bez nadzora osim na za to posebno uređenim i označenim mjestima, poglavito ako uzmemo u obzir da takvu infrastrukturu treba tek izgraditi. Vjerujemo da je rješenje moguće postići kroz zajednički dijalog jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave s operaterima, odnosno potrebno je prepustiti odluku o parkiranju vozila iz kategorije osobna prijevozna sredstva u nadležnost gradova.</p>	<p>Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Jedinice regionalne i lokalne samouprave su već ovlaštene uređivati promet na svom području sukladno članku 5. Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
<p>136 Judith Hutschemaekers PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13.</p> <p>Prijedlog izmjene stavka (4) u Članku 112. je u direktnoj suprotnosti s ciljem povećanja sigurnosti prometa na cestama te predstavlja opasan presedan da se slabije sudionike u prometu (u ovom slučaju bicikliste i korisnike osobnih prijevoznih vozila) zakonski okrivaju za sve prekršaje i eventualne fizičke i zdravstvene posljedice u slučaju sudara s motornim vozilima pri prelasku kolnika dok koriste infrastrukturu koja bi im trebala pružiti sigurnosti i prednost (biciklističke staze). Ovaj prijedlog svojom obavezom "obraćanja pažnje na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju i opreznom prelaženju kolnika" stavlja potpunu odgovornost na</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnosti kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzinu pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake. Obveza vozača koji prilazi pješakom prijelazu, kao i biciklističkoj stazi, koja je iscrtana, je propisana člankom 38. važećeg Zakona o sigurnosti</p>

	<p>vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava, umjesto da odgovornost za sigurni prijelaz preko biciklističkih staza stave upravo na vozače koji svojom brzinom i nepažnjom vozače bicikla i osobnih prijevoznih sredstava mogu ugroziti i ozlijediti. Osim što ovaj prijedlog vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava stavlja u poziciju da ih se okrivi u slučaju pogibije (s obzirom na to da svaki vozač može tvrditi da poginuli nisu "obratili pažnju i oprezno prešli kolnik"), prijedlog je u čistoj suprotnosti s ciljevima RH i EU da poveća broj biciklista, pješaka i korisnika osobnih prijevoznih sredstava s ciljem smanjivanja stakleničkih plinova i udjela osobnih vozila u prometu. Predlažem da se stavak (4) izmjeni tako da se odgovornost za siguran prijelaz preko biciklističkih staza stavi na vozače motornih vozila koja se kreću kolnikom, a ne na slabije sudionike prometa te da se prednost tretira kao u slučaju prelaska pješaka preko zebre.</p>	<p>prometa na cestama</p>
<p>137</p>	<p>Dario Oršić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Stavak (4) i dalje ne daje jasnu informaciju tko ima prednost, vozač bicikla ili vozač automobila. Zašto se ne može jasno navesti "vozač automobila dužan je propustiti sva vozila koja prolaze biciklističkom stazom" ili "vozač bicikla dužan je propustiti sva vozila koja prolaze kolnikom" uz dodatak: "osim ako nije drugačije određeno prometnom signalizacijom" (npr. bicikl ima trokut prije stupanja na kolnik) što već postoji na nekim lokacijama u Zagrebu. Jedino na taj način ćemo imati "čistu" situaciju u pravnom smislu. Vezano za stavak (5): pojam "biciklistička staza" je nešto što se odnosi na nogostup i ne može biti na kolniku, na kolniku može biti "obilježeni biciklistički prijelaz" ili "prijelaz biciklističke staze". U teoriji takva situacija ne bi smjela ni postojati jer se radi o nepropisnoj infrastrukturi. Dakle, ili postoji biciklistička staza zajedno s označenim prijelazom preko kolnika ili ne postoji nikakva bic. staza na nogostupu.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnosti kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
<p>138</p>	<p>Luka Kerečin PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Kao što je nekolicina ljudi već napisala, ove izmjene su u najmanju ruku nelogične te bicikliste, kojih je sve više, stavlja u nepovoljan položaj gdje su stalno u prekršaju. Naime, prijedlog izmjene stavka 4 u Članku 112. je opasan te nikako ne smije ostati u ovome obliku. On je u direktnoj suprotnosti s ciljem povećanja sigurnosti prometa. Navedeni prijedlog izmjene stavlja potpunu odgovornost na vozače bicikala. Bicikliste se u tom slučaju stavlja u poziciju da ih se okrivi u slučaju pogibije. Zahvaljujući ovakvoj izmjeni, vozač automobila u takvom slučaju može se pozvati na činjenicu da poginuli biciklist nije oprezno prešao kolnik. S obzirom na to da je dugoročni strateški cilj, zbog civilizacijskoj, ekoloških i drugih razloga, kako u EU tako i Hrvatskoj povećanje broja biciklista, ovakav prijedlog bi taj cilj izuzetno unazadio. Vozači su dužni kod svakog prijelaza ili zebre usporiti brzinu i uvjeriti se da nema biciklista, baš kao i u situaciji s pješacima na zebri. Ovaj prijedlog bi trebao slijediti istu logiku.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>

139	<p>Vinko Kuculo PROJEKAT ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Sukladno postojećem Zakonu o sigurnosti prometa na cestama „bicikl je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25 km/h, ili prije, ako vozač prestane pokretati pedale“. Ovom svojom definicijom, a Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama nije predviđena izmjena, bicikl ima iste karakteristike kao i druga „osobna prijevozna sredstva“ iz Nacrta, međutim, Nacrt značajno drugačije uređuje način prometovanja. Tako Nacrtom, ukoliko ne postoji biciklistička traka, nije predviđeno da se biciklisti kreću pločnikom, a vozači osobnih prijevoznih sredstava desnim rubom kolnika. Ovaj različit pristup je potpuno neopravdan, jer su obje kategorije, i vozači bicikla i vozači osobnih prijevoznih sredstava, podjednako ugroženi od strane drugih motornih vozila i istovremeno opasnost za pješake. U tom smislu predlažem da se na potpuno istovjetan način urede prava i obveze vozača bicikla i vozača osobnih prijevoznih sredstava.</p>	<p>Nije prihvaćen definicija bicikla usklađena s DIREKTIVOM 2002/24/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 18. ožujka 2002. o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili tri kotača i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 92/61/EEZ i Uredbom (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala.</p>
140	<p>Zlatko Tomšić PROJEKAT ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. st. (1) Biciklistima treba dozvoliti vožnju kolnikom ukoliko biciklističke staze ili trake nisu izvedene u skladu sa Pravilnikom o Biciklističkoj Infrastrukturi (a) ili ne dozvoljavaju sigurnu vožnju. st. (4) je u suprotnosti sa člankom 7. stavkom 3. Bečke Konvencije o cestovnom prometu koji izričito govori da vozači moraju iskazati posebnu pažnju prema pješacima i biciklistima. (“Drivers shall show extra care in relation to the most vulnerable road-users, such as pedestrians and cyclists and in particular children, elderly persons and the disabled.”). (b) Nadalje, pošto je među biciklistima i pješacima veliki udio djece i starijih naročito je bitno odgovornost staviti na vozače motornih vozila. st. (5) predviđa situaciju koja je u suprotnosti sa stavkom 2. članka 23. Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi (a): (“(2) Biciklistička prometnica, u križanju s drugom prometnicom ili na mjestu prelaska preko iste mora: – osigurati kontinuitet i jednoznačnost vođenja biciklističkog prometa,”) Ukoliko biciklistička staza vodi do pješačkog prijelaza i nastavlja se nakon njega biciklist mora moći preći prometnicu na biciklu, brzinom hoda. st. (6) - imajući u vidu strategiju Ministarstva turizma koja predviđa znanstvena ulaganja u cikloturizam za ostvarenje ovog cilja nužno je biciklistima (turistima) omogućiti da se voze u paru jedan pored drugoga na biciklističkim cestama i biciklističkim stazama. st. (7) šteti povećanju udjela biciklističkog prometa na što se je Hrvatska obavezala Paneuropskim Master Planom za Promociju Biciklizma. Bez mogućnosti parkiranja bicikala na javnim prostorima atraktivnost biciklističkog prometa je znatno umanjena. Smanjivanje mogućnosti parkinga bicikala ide direktno protiv ovog cilja. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dod-atni/439893.pdf</p>	<p>Nije prihvaćen Biciklisti moraju upravljati kolnikom ukoliko nisu iscrpane biciklističke trake i staze. Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obrati pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake. Budući se ovdje radi o zakonskom prijedlogu, pravilnik kao propis nižeg ranga se usklađuje s zakonskim propisom, a ne obratno.</p>

	<p>https://unece.org/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_EN.pdf https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-05/MASTERPLAN_2021-05-16_BF.pdf</p>	
141	<p>ZVONIMIR LUCIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Novopredloženi stavak 4. je napisan vrlo opisno i subjektivno, i kao takav je nemoguć za objektivno provođenje. Nisam pravnik, ali koliko razumijem zakonska norma bi trebala zadovoljavati nekakve pretpostavke. Povod ove stavke je vjerojatno nada da će se tako smanjiti broj nesreća na označenim biciklističkim prijelazima. Ipak, neposredni uzrok tih nesreća nisu biciklisti nego nepoštivanje prava prednosti koju biciklisti imaju na označenim biciklističkim prijelazima, nezaustavljanje automobila prije prijelaza, na odgovarajućoj horizontalnoj oznaci (H14 i H15) za zaustavljanje. Također velika stavka je neodgovarajuća infrastrukutra, kao uzrok tih nesreća. Ako se biciklistička staza proteže uz cestu s pravom prednosti na nekom križanju, logično je da i bicikli na toj stazi imaju prednost na istom tom križanju. Tumačenje ovog stavka je preopširno, svaki policijski djelatnik može to tumačiti na svoj način, što dovodi do izrazito neujednačenog provođenja. Puno korisnije bi bilo provođenje postojećeg zakona, da se kažnjavaju vozači automobila koji se ne zaustave prije horizontalnih oznaka linija zaustavljanja. Ekvivalent ovog stavka bi bio stavak da vozač motornog vozila koji se približava križanju, iako je na cesti s pravom prednosti, mora križanje prolaziti tek nakon što se uvjeri da to može učiniti na siguran način. Stavak 1 je također potrebno promijeniti. Uz desni rub kolnika se nalaze često kanalizacijski otvori, automobili iz sporednih ulica često "uđu" u križanje jer je nepregledno od automobila parkiranih uz rub ceste, vozači bočno parkiranih automobila ne provjeravaju prilikom otvaranja vrata. Iz svega navedenog je izrazito nesigurno tjerati bicikliste uz sam rub kolnika. Najprirodnije je da biciklist vozi linijom koja odgovara liniji kojom prolaze desni kotači automobila. Potrebno je promijeniti tekst stavka 1 da glasi "Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, a ako one ne postoje, desnim dijelom kolnika."</p>	<p>Nije prihvaćen Svaki vozač je dužan s povećanim oprezom prelaziti raskrižja bez obzira imao prednost ili ne. Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista i osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obrati pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake. Zakonski propisi se ne mogu tumačiti nejednako. Kretanje vozila je propisano trenutnim odredbama važećeg ZSPC-a. Što bliže desnom rubu kolnika označava dovoljno širok pojam, koji se odnosi i na zaobilaznje bilo kakvih prepreka ili opasnosti koje se nalaze na samom kolniku. Navedena odredba je predložena upravo iz razloga zaštite ove skupine vozača te lakšeg i sigurnijeg pretjecanja i obilaženja istih.</p>
142	<p>TIBOR KIRALJ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Prijedlog izmjene Članka 112 stavak (6) kojom se propisuje da se dva ili više vozača bicikala u skupini moraju kretati isključivo jedan iza drugoga, ne doprinosi sigurnosti vozača. Uzmimo za primjer skupinu od 10 biciklista: Kolona od 10 biciklista koji voze jedan iza drugoga, može biti dugačka i do 50 m, ovisno o tome koliki je razmak između biciklista (0,5 - 1 m). S druge strane, skupina od 10 biciklista koji voze u dvije kolone, biti će upola kraća, i samim time motorno vozilo ima upola kraći put koji je potreban za sigurno preticanje kolone. Potpuno je nepotrebno propisivati način kretanja biciklista u skupini, osim da su dužni kretati se u traci ispravnoj za svoj smjer kretanja, što je pokriveno stavkom (2). NEOPHODNO je međutim propisati da vozač osobnog vozila ima obavezu i odgovornost NA</p>	<p>Nije prihvaćen Bicikliste kao jedna od ranjivijih skupina sudionika u prometu štiti se na mnogo načina, a jedan od njih je da u slučaju pada ne dolaze u kontakt s vozilima iz drugog smjera te je iz navedenog razloga uvedena obveza vožnje što bliže desnom rubu kolnika. Način pretjecanja, kao i kretanje vozila je već propisano važećim odredbama ZSPC-a.</p>

	SIGURAN način i sa SIGURNIM razmakom od minimalno 1,5 m preticati biciklista ili skupinu biciklista, uvažavajući kako sigurnost biciklista, tako i prednost prolaska vozila iz suprotnog smjera.	
143	<p>TIBOR KIRALJ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Prijedlog izmjene stavka (4) u Članku 112. je u direktnoj suprotnosti s ciljem povećanja sigurnosti prometa na cestama te predstavlja opasan presedan da se slabije sudionike u prometu (u ovom slučaju bicikliste i korisnike osobnih prijevoznih vozila) zakonski okrivu za sve prekršaje i eventualne fizičke i zdravstvene posljedice u slučaju sudara s motornim vozilima pri prelasku kolnika dok koriste infrastrukturu koja bi im trebala pružiti sigurnosti i prednost (biciklističke staze). Ovaj prijedlog svojom obavezom "obraćanja pažnje na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavanju i opreznom prelaženju kolnika" stavlja potpunu odgovornost na vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava, umjesto da odgovornost za sigurni prijelaz preko biciklističkih staza stave upravo na vozače koji svojom brzinom i nepažnjom vozače bicikla i osobnih prijevoznih sredstva mogu ugroziti i ozlijediti. Osim što ovaj prijedlog vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava stavlja u poziciju da ih se okrivu u slučaju pogibije (s obzirom na to da svaki vozač može tvrditi da poginuli nisu "obratili pažnju i oprezno prešli kolnik"), prijedlog je u čistoj suprotnosti s ciljevima RH i EU da poveća broj biciklista, pješaka i korisnika osobnih prijevoznih sredstava s ciljem smanjivanja stakleničkih plinova i udjela osobnih vozila u prometu. Predlažem da se stavak (4) izmjeni tako da se odgovornost za siguran prijelaz preko biciklističkih staza stavi na vozače motornih vozila koja se kreću kolnikom, a ne na slabije sudionike prometa te da se prednost tretira kao u slučaju prelaska pješaka preko zebre.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
144	<p>TIBOR KIRALJ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Prijedlog izmjene članka 112. stavak (1) kojom se propisuje da je vozač bicikla dužan kretati se što bliže desnom rubu kolnika u izravnoj je suprotnosti sa smislom osiguravanja SIGURNOSTI prometa. Vožnja bicikla "što bliže rubu kolnika" ravna je cirkuskoj vratolomiji a ne sigurnoj vožnji. Biciklist mora imati mogućnost sigurnog kretanja u pojasu do najmanje 1 m od desnog ruba kolnika. DODATNO tome, NEOPHODNO je propisati da vozač osobnog vozila ima obavezu i odgovornost NA SIGURAN način i sa SIGURNIM razmakom od minimalno 1,5 m preticati biciklista ili skupinu biciklista, uvažavajući kako sigurnost biciklista, tako i prednost prolaska vozila iz suprotnog smjera.</p>	<p>Nije prihvaćen Bicikliste kao jedna od ranjivijih skupina sudionika u prometu štiti se na mnogo načina, a jedan od njih je da u slučaju pada ne dolaze u kontakt s vozilima iz drugog smjera te je iz navedenog razloga uvedena obaveza vožnje što bliže desnom rubu kolnika. Način pretjecanja, kao i kretanje vozila je već propisano važećim odredbama ZSPC-a.</p>
145	<p>Perpetuum Mobile d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Prijedlog izmjene stavka (4) u Članku 112. je u direktnoj suprotnosti s ciljem povećanja sigurnosti prometa na cestama te predstavlja opasan presedan da se slabije sudionike u prometu (u ovom slučaju bicikliste i korisnike osobnih prijevoznih vozila) zakonski okrivu za sve prekršaje i eventualne fizičke i</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena</p>

	<p>zdravstvene posljedice u slučaju sudara s motornim vozilima pri prelasku kolnika dok koriste infrastrukturu koja bi im trebala pružiti sigurnosti i prednost (biciklističke staze). Ovaj prijedlog svojom obavezom "obraćanja pažnje na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavanju i opreznom prelaženju kolnika" stavlja potpunu odgovornost na vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava, umjesto da odgovornost za sigurni prijelaz preko biciklističkih staza stave upravo na vozače koji svojom brzinom i nepažnjom vozače bicikla i osobnih prijevoznih sredstava mogu ugroziti i ozlijediti. Osim što ovaj prijedlog vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava stavlja u poziciju da ih se okrivi u slučaju pogibije (s obzirom na to da svaki vozač može tvrditi da poginuli nisu "obratili pažnju i oprezno prešli kolnik"), prijedlog je u čistoj suprotnosti s ciljevima RH i EU da poveća broj biciklista, pješaka i korisnika osobnih prijevoznih sredstava s ciljem smanjivanja stakleničkih plinova i udjela osobnih vozila u prometu. Predlažemo da se stavak (4) izmjeni tako da se odgovornost za siguran prijelaz preko biciklističkih staza stavi na vozače motornih vozila koja se kreću kolnikom, a ne na slabije sudionike prometa te da se prednost tretira kao u slučaju prelaska pješaka preko pješačkog prelaza.</p>	<p>odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
<p>146</p>	<p>Jelena Čuveljak PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Što se dozvoljene brzine tiče, 25 km na sat je OK za romobil. Ali kako postupati kada me na biciklu pretiče neko iako vozim 25 km/h? Dodatno, kada sam na biciklu mogu ići i 40-50 km/h ali na romobilu moram ograničiti brzinu. No, čemu propisivati snage motora? Snaga je potrebna za uzbrdice i dr. – uostalom npr. u Rimu su samo veliki snažni romobili koji se iznajmljuju jer slabi motor ne može uz brijeg a još manje ako je vozač teži. Također pod ovaj bi se opis moglo podvesti i dio vozila za starije i invalide, koji imaju i veću snagu, a vidjela sam da te jače romobile koriste osobe starije životne dobi upravo radi nošenja nekih stvari iz dućana uz brijeg. U pogledu kretanja – što je to prosječna brzina kretanja čovjeka, prilično je i pješacima neugodan osjećaj ako im je odmah stalno za petama netko, realno u gradovima je čisto pristojna brzina između 10-15 km, jer se taman malo odmakne od pješaka koji idu sporije. Što se silazaka sa bicikla i romobila tiče – zanimljivo rješenje – nisam ga vidjela niti u jednom "zelenom" gradu kao što je npr. u Njemačkoj, Švicarskoj, Nizozemskoj. Zar se stvarno želi ukinuti svaki oblik prijevoza koji nije osobno vozilo? Po ovom rješenju bi dolaskom na raskršće sa semaforom svi biciklisti i osobe na romobilima trebale stati i gurati isti. Bila bi zanimljiva akcija da svi sa romobilom i biciklom prelaze ceste bez semafora iznimno polako – zaglušili bi već i onako zaglušen promet. Dodatno molim tumačenje – gdje voziti npr. po sjevernoj strani Ulice Antuna Kovačića u Zagrebu? Naime tamo je dozvoljen parking protivno pravilima iz ovog zakona i stoje naravno koševi za smeće. U toj se ulici ne može niti hodati drugačije osim po kolniku – a takvih ulica ima nekoliko stotina u Zagrebu. Naredno pitanje – kako mora postupiti vozač romobila ili bicikla kada biciklistička staza samo "nestane" usred prometnog</p>	<p>Nije prihvaćen Ograničenje snage elektromotora osobnog prijevoznog sredstva do 250W je povećano na 600 W. Način pretjecanja, kao i kretanje vozila je već propisano važećim odredbama ZSPC-a. Dopuštenje osobnim prijevoznim sredstvima za sudjelovanje u prometu na kolniku, u slučaju nepostojanja biciklističke trake i površina za kretanje pješaka, samo iznimno na cestama na kojim je ograničena brzina na 50 km/h i manje i na kojima je prometnim znakom takvo upravljanje dozvoljeno.</p>

	dijela. Ili kada je (kao u nekim ulicama) dozvoljeno da se biciklistička staza nalazi između ulaza u kafić i terase kafića. Samo komentar – pravilo da se vozač bicikla mora kretati samo kolnikom je jako staro, ali nekako vidimo da se to primjenjuje.	
147	<p>RUBEN PETRAN PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Članak 13, stavak 3: Voziti osobno prijevozno sredstvo (npr. električni romobil, ili električni monocikl) je nemoguće i moguće opasno ako se dugoročno radi pri brzini prosječne brzine čovječjeg hoda. Naime, jako je teško održavati ravnotežu na takvim vozilima pri tako niskom brzinama. Gotovo svi električni romobili imaju sigurnosni prekidač zbog kojeg je moguće pokrenuti elektromotor tek kad se njime prođe brzina iznad 5kmh, kako ne bi došlo do slučajnog pokretanja pri stajanju. Brzina od 10 ili 15kmh je mnogo realnija za održavanje ravnoteže i sigurnog pravca kretanja, a istovremeno i dalje dovoljno sigurna da se može brzo zakočiti prema potrebi.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Brzina se neće određivati brojčanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
148	<p>VLADIMIR VINCE PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Prijedlog izmjene stavka (4) u Članku 112. je u direktnoj suprotnosti s ciljem povećanja sigurnosti prometa na cestama te predstavlja opasan presedan da se slabije sudionike u prometu (u ovom slučaju bicikliste i korisnike osobnih prijevoznih vozila) zakonski okrivu za sve prekršaje i eventualne fizičke i zdravstvene posljedice u slučaju sudara s motornim vozilima pri prelasku kolnika dok koriste infrastrukturu koja bi im trebala pružiti sigurnosti i prednost (biciklističke staze). Ovaj prijedlog svojom obavezom "obraćanja pažnje na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju i opreznom prelaženju kolnika" stavlja potpunu odgovornost na vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava, umjesto da odgovornost za sigurni prijelaz preko biciklističkih staza stave upravo na vozače koji svojom brzinom i nepažnjom vozače bicikla i osobnih prijevoznih sredstva mogu ugroziti i ozlijediti. Osim što ovaj prijedlog vozače bicikala i osobnih prijevoznih sredstava stavlja u poziciju da ih se okrivu u slučaju pogibije (s obzirom na to da svaki vozač može tvrditi da poginuli nisu "obratili pažnju i oprezno prešli kolnik"), prijedlog je u čistoj suprotnosti s ciljevima RH i EU da poveća broj biciklista, pješaka i korisnika osobnih prijevoznih sredstava s ciljem smanjivanja stakleničkih plinova i udjela osobnih vozila u prometu. Predlažem da se stavak (4) izmjeni tako da se odgovornost za siguran prijelaz preko biciklističkih staza stavi na vozače motornih vozila koja se kreću kolnikom, a ne na slabije sudionike prometa te da se prednost tretira kao u slučaju prelaska pješaka preko zebre.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da poveća sigurnost kako biciklista i osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
149	<p>Juraj Oršulić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Članak 13., stavak 5. Nema potrebe zahtijevati od korisnika osobnog prijevoznog sredstva da ga gura (za neke ni nije tehnički izvedivo, npr. Segway). Stavkom 3 je propisano da se površinama namijenjenim za kretanje pješaka (što jest i pješački</p>	<p>Djelomično prihvaćen »obilježeni pješački prijelaz« je dio kolničke površine namijenjen za prelaženje pješaka preko kolnika, obilježen oznakama na kolniku i prometnim znakovima obavijesti, s naglaskom na kolnik, kao dijelom cestovne površine namijenjen u prvom redu za promet vozila, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka. Brzina se neće određivati brojčanom</p>

	<p>prijelaz gdje nema biciklističke staze) vozi prosječnom brzinom čovječjeg hoda. Poštivanjem ove odredbe je osiguran siguran prijelaz preko pješačkog prijelaza za korisnike osobnih prijevoznih sredstava. Dakle, dovoljno je usporiti na brzinu pješaka (odredba 3) te koristiti oprez (odredba 4). Obveza guranja kao pješak je na granici diskriminacije i apsurdnog. Također, brzina prosječnog hoda pješaka je preniska. Nema smisla da džoger može trčati brže od biciklista - trebao bi se uzeti brži pješak kao referenca, a ne prosječni.</p>	<p>oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
150	<p>Marin Vila PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (4) Svakako bi se trebao uvjeriti da je sigurno, al upisivanje ovoga u zakon donosi nejasnoće. Na isti način bi vozač automobila prilaskom križanju sa prednosti prolaska se treba uvjeriti da može sigurno proći. Ovime se eventualno može otvoriti mogućnost skidanja odgovornosti sa osobe koja nije poštivala prednost, jer se svojom sigurnostću trebao baviti onaj koji ostvaruje pravo prolaska. (5) Nepotrebno, stavak (3) je dovoljan. Trebalo bi biti potpuno prihvatljivo da vozač bicikla može proći preko pješačkog prelaza brzinom ne većom od hoda pješaka. Dodatnim se povećava zadržavanje osobe u blizini križanja, a time i smanjuje njena sigurnost. Obeshrabruje se vožnja bicikla, zbog potrebe za stalnim silaženjem u uvijetima loše infrastrukture. Što dalje, sa nedostatkom vizije za uređenje prostora, nepovoljno utječe na razvoj grada kao živog mjesta, a ne odredišta.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
151	<p>IGOR TOMIČIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Članak 13., stavak 4: Ako se vozač bicikla kreće biciklističkom stazom usporedno sa cestom s pravom prednosti, nema smisla da pri prelasku kolnika mora usporiti i obratiti pažnju na vozila koja mu se približavaju sporednom cestom. Članak 13., stavak 5: Vozač bicikla ne bi trebao biti kažnjen zbog loše izvedbe prometne infrastrukture. Ako se kretao biciklističkom stazom koja naglo prestaje prilikom prijelaza kolnika, nije smisleno da mora sići s bicikla i gurati ga kao pješak.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista i osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
152	<p>Luka Nimac PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. (5) Koja je svrha vožnje bicikla ako se svako malo treba sići i gurati bicikl? Jednostavno je nelogično i dovodite ljude u situaciju da će konstantno biti u prekršaju - je li vam to cilj? Dovoljno bi bilo napisati da biciklist/vozač osobnog prijevoznog sredstva pri prelasku obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika mora usporiti, obratiti pažnju i uvjeriti se da može preći na siguran način.</p>	<p>Nije prihvaćen Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je da poveća sigurnost kako biciklista i osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake.</p>
153	<p>Maro Grbić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 13. Uzaludna je odredba u čl. 13 (dopuna 112) da se</p>	<p>Djelomično prihvaćen Brzina se neće određivati bročjanom oznakom, već su vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni brzinu prilagoditi okolnostima površine kojom upravljaju i</p>

	<p>ograniči kretanje osobnih prevoznih sredstava na prosječnu brzinu čovječjeg hoda (stavak 3). Da se ne postižu veće brzine osobnih vozila se ne bi ni koristila. Smatram da treba ograničiti brzinu na određeni broj, odnosno na dvostruku brzinu od hoda (4 kmh) na 8 ili max 10 kmh. Sve brže od toga se treba odvijati na prometnicama za motorna vozila, a onda se mora imati i kaciga. Zabrana prometovanja osobnih prevoznih sredstava po kolnicima nema smisla jer se ta vozila kreću jednako brzo kao i skuteri sa stolicama. Dakle treba ovisno o brzini razgraničiti gdje se motorna vozila smiju kretati. Bilo bi bolje da su se odedbe o motornim vozilima proširile na sva vozila koja nemaju pogon ljudskim ili životinskim tijelom. Tako bi se uključila sva buduća vozila neovisno o veličini, težini i snazi. Motorno vozilo je ono pogonjeno motorom neovisno o brzini.</p>	<p>sigurnosti drugih sudionika u prometu.</p>
<p>154</p>	<p>VLADIMIR HALGOTA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 14. Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama već definira kakva svjetla i reflektirajuće oznake moraju biti na biciklu. Tehnički ispravan bicikl ima prednje i stražnje svjetlo odgovarajuće boje te reflektirajuću materiju na kotačima, pedalama i samom biciklu. Činjenica je da su svjetla kao aktivan izvor svjetlosti učinkovitiji alat za cilj da vozač bicikla bude vidljiv drugim sudionicima u prometu nego što je to reflektirajuća materija, jer ona zahtijeva da neki drugi izvor svjetla pod odgovarajućim kutem osvijetli vozača bicikla i njegovo vozilo. U usporedbi sa svjetlima, reflektirajuća materija je sekundarna, rezervna mjera kojom se postiže vidljivost vozača bicikala za druge sudionike u prometu. Stoga je nepotrebno da se dodatno nameće obaveza vozačima tehnički ispravnih vozila da imaju na sebi modne dodatke u obliku odjeće, čak i kad već imaju svjetla sukladna propisima, vidljiva s 200 metara, u svim vremenskim uvjetima. Stoga predlažem sljedeću izmjenu: "Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji sudjeluju u prometu dužni su noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označeni reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom, osim ako imaju upaljena svjetla vidljiva iz svih smjerova s najmanje 200 metara i vozilo opremljeno reflektirajućom materijom sukladno posebnom propisu."</p>	<p>Djelomično prihvaćen Oprema vozila je propisana Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama koji će se uskladiti s odredbama ovog Zakona nakon stupanja na snagu, a u svezi opreme osobnih prijevoznih sredstava. Uvođenje obveze da vozači na biciklima i osobnim prijevoznim sredstvima od prvog sumraka do potpunog svanuća (noću) te i danju u slučaju smanjene vidljivosti budu označeni reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom biciklističkom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom je uvedena upravo iz razloga zaštite navedenih kategorija sudionika u prometu.</p>
<p>155</p>	<p>goran lovas PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 14. „(2) Vozač bicikla i osobnog prijevoznog sredstva koji sudjeluju u prometu na kolniku dužni su noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označeni reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom, na biciklističkoj stazi crvenim svjetlima pozadi i bijelim/žutim svjetlima naprijed, bez zasljepljivanja vozača iz suprotnog smjera.“</p>	<p>Nije prihvaćen Obveza upaljenih svjetala te boja svjetala za osobna prijevozna sredstva propisana je člankom 10. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
<p>156</p>	<p>Dario Oršić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 14. Dodati još "ili prednjim svjetlom bijele boje i stražnjim svjetlom crvene boje" Objašnjenje: često se stavljaju crvena svjetla na prednju stranu bicikla ili svjetla</p>	<p>Nije prihvaćen Obveza upaljenih svjetala te boja svjetala za osobna prijevozna sredstva propisana je člankom 10. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>

	neke sasvim druge boje, npr. plave ili zelene koje nisu propisane kao boje koje se koriste na farovima i svjetlima vozila u prometu	
157	<p>Tina Bebić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 15. U članku 114. stavku 1. iza riječi: „mlađi od 16 godina“ dodaju se riječi: „, kao i osobe koje se prevoze na biciklu, a zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje, na glavi moraju nositi i vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16 godina“. Predlažem izmjenu članka na sljedeći način: „, kao i osobe koje se prevoze na biciklu mlađe od 16 godina, a zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje, na glavi moraju nositi i vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16 godina“</p>	<p>Prihvaćen Odredba će se izmjeniti sukladno prijedlogu.</p>
158	<p>Pravobranitelj za djecu RH PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 15. Predlažemo da se obveza nošenja zaštitne kacige za vozače bicikla i osobnih prijevoznih sredstava odnosi na sve osobe mlađe od 18 godina, čime bi se poboljšala njihova zaštita za vrijeme vožnje.</p>	<p>Primljeno na znanje Za sada je obveza nošenja zaštitne kacige za vozače bicikla i osobnih prijevoznih sredstava, kao i osoba koje se prevoze na biciklu propisana za sve osobe mlađe od 16 godina. Navedene odredbe su usklađene s odredbama Zakona koje se odnose na sudjelovanje vozača bicikala mlađih od 18. godina.</p>
159	<p>Petra Mikolic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 15. Potrebna izmjena članka na sljedeći način: „, kao i osobe koje se prevoze na biciklu mlađe od 16 godina, a zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje, na glavi moraju nositi i vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16 godina“</p>	<p>Prihvaćen Odredba će se izmjeniti sukladno prijedlogu.</p>
160	<p>LUKA FRANIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 15. Predlažemo izmjenu članka na sljedeći način: „, kao i osobe koje se prevoze na biciklu mlađe od 16 godina, a zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje, na glavi moraju nositi i vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16 godina“</p>	<p>Prihvaćen Odredba će se izmjeniti sukladno prijedlogu.</p>
161	<p>MATKO BUNTIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 15. Zašto osoba starija od 16 godina koju se prevozi na biciklu mora nositi kacigu, a ako je ona vozač istog tog bicikla nemora?</p>	<p>Prihvaćen Odredba će se izmjeniti sukladno prijedlogu.</p>
162	<p>Udruga "Sindikata biciklista" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 15. Predlažemo izmjenu članka na sljedeći način: „, kao i osobe koje se prevoze na biciklu mlađe od 16 godina, a zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje, na glavi moraju nositi i vozači osobnih prijevoznih sredstava mlađi od 16 godina“ Obrazloženje: Nema smisla obvezivati osobe koje se prevoze na biciklima (rikše, tandem-bicikli), a starije su od 16 godina, na nošenje zaštitne kacige, s obzirom da nisu obvezni nositi kacigu da sami upravljaju biciklom.</p>	<p>Prihvaćen Odredba će se izmjeniti sukladno prijedlogu.</p>
163	<p>Zoran Sambol PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 15. Malo je 300 kuna kada uslijed pada glava slomi. Treba 500 kuna, molim.</p>	<p>Nije prihvaćen Mišljenja smo da visina novčane kazne od 300,00 kuna ispunjava svrhu odvraćanja od činjena prekršaja.</p>

164	<p>Pravobranitelj za djecu RH PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 16. Preporučamo da se radi zaštite života i zdravlja povisi dobna granica te da u prometu na cesti jašući na jahaćoj životinji smije sudjelovati osoba koja je navršila 18 godina.</p>	<p>Nije prihvaćen Predloženim izmjenama i dopunama Zakona godine starosti osobe koja jaše na jahaćoj životinji je 16 godina, dok je dob za upravljanje zaprežnim vozilom podignuta s 14 na 16 godina na državnim i županijskim cestama.</p>
165	<p>Tina Bebić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 17. Predlažem izmjenu članka na sljedeći način: (2) Na kolniku je zabranjeno igranje i/ili vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima, osim u zoni smirenog prometa.</p>	<p>Nije prihvaćen Važećim Zakonom je propisano da je »zona smirenog prometa« područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena pa je dopuštena i vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima.</p>
166	<p>Petra Mikolic PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 17. Potrebna izmjena članka na sljedeći način: (2) Na kolniku je zabranjeno igranje i/ili vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima, osim u zoni smirenog prometa.</p>	<p>Nije prihvaćen Važećim Zakonom je propisano da je »zona smirenog prometa« područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena pa je dopuštena i vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima.</p>
167	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 17. Predlažem izmjenu članka na sljedeći način: "(2) Na kolniku je zabranjeno igranje i/ili vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima, osim u zoni smirenog prometa."</p>	<p>Nije prihvaćen Važećim Zakonom je propisano da je »zona smirenog prometa« područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena pa je dopuštena i vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima.</p>
168	<p>LUKA FRANIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 17. Predlažemo izmjenu članka na sljedeći način: (2) Na kolniku je zabranjeno igranje i/ili vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima, osim u zoni smirenog prometa.</p>	<p>Nije prihvaćen Važećim Zakonom je propisano da je »zona smirenog prometa« područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena pa je dopuštena i vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima.</p>
169	<p>MATKO BUNTIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 17. Trebalo bi dodati iznimku za zone sigurnog prometa.</p>	<p>Nije prihvaćen Važećim Zakonom je propisano da je »zona smirenog prometa« područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena pa je dopuštena i vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima.</p>
170	<p>Udruga "Sindikata biciklista" PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 17. Predlažemo izmjenu članka na sljedeći način: "Na kolniku je zabranjeno igranje i/ili vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima, osim u zoni smirenog prometa." Obrazloženje: Isticanjem ove iznimke izbjegava se proturječje s čl.2. stavkom 25. koji definira pojam zone smirenog prometa kao prostora na kojem je izričito dozvoljeno igranje.</p>	<p>Nije prihvaćen Važećim Zakonom je propisano da je »zona smirenog prometa« područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena pa je dopuštena i vožnja pomoćnim pješačkim sredstvima.</p>
171	<p>Dario Oršić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 17. dodati: ", osim u zoni smirenog prometa" prema čl 2 (25) ovog Zakona</p>	<p>Nije prihvaćen Budući je propisano da je »zona smirenog prometa« područje u naselju obilježeno propisanim prometnim znakom, u kojem se vozila ne smiju kretati brzinom većom od brzine hoda pješaka i u kojem je dječja igra svugdje dopuštena, dopuštena je i vožnja romobilom nema potrebe dodavati predmetnu odredbu.</p>
172	<p>Hrvatske autoceste d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 19. Kako se izmjenama Zakona uređuje prometovanje</p>	<p>Nije prihvaćen Prijedlog je već obuhvaćen predloženim izmjenama.</p>

	<p>električnih vozila (bicikl, romobil), predlažemo da se u izmjene uvrsti i dio koji bi zabranio električnim romobilima i biciklima prometovanje autocestom i brzom cestom. Na tržištu postoje takva sredstva koja mogu razviti brzinu kretanja veću od 60 km/h, stoga zbog vlastite sigurnosti i sigurnosti ostalih korisnika isti ne bi smjeli prometovati autocestama i brzim cestama. Predlažemo da stavak 1. članka 139. glasi: Članak 139. 1) Autocestom, brzom cestom, i cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila ne smiju se kretati pješaci, zaprežna vozila, električni bicikli i romobili, bicikli, osobna prijevozna sredstva, jahači i životinje, pomoćna pješačka sredstva, kao ni vozila koja ne mogu razviti brzinu kretanja veću od 60 km/h.</p>	
173	<p>Hrvatske autoceste d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 19.</p> <p>Smatramo nužnim da se u predloženim izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama izmijene i članci 140. i 142. Zakona na način da se u Nacrtu prijedloga Zakona iza članka 19. dodaju dva nova članka (20. i 21.), a da sadašnji članci 20. do 55. postanu članci 22. do 57. Naime, od pojedinih prometnih pravila za promet na autocesti, koja su propisana Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, potrebno je na odgovarajući način izuzeti vozila ophodarske službe autoceste, koja su sada tretirana na isti način kao bilo koja druga vozila sudionika u prometu autocestom, osim vozila s pravom prednosti prolaska i vozila pod pratnjom. Zakonom o cestama i Pravilnikom o ophodnji javnih cesta propisana je ophodnja autocesta, koja se obavlja radi nadziranja stanja i prohodnosti autoceste, izvanrednih događaja i meteoroloških uvjeta značajnih za sigurno odvijanje prometa na autocesti, osiguranja iznenadno nastalog izvora opasnosti na autocesti, provedbe mjera za zaštitu autoceste i prometa, otklanjanja posljedica izvanrednih događaja te osiguravanja redovitih i izvanrednih dojava o stanju i prohodnosti autoceste. Da bi se mogle obavljati navedene propisane aktivnosti, ophodarsko vozilo (za koje je posebnim propisom propisana boja i način obilježavanja vozila) mora biti izuzeto od primjene prometnih pravila vezanih za kretanje i zaustavljanje posebnom trakom za zaustavljanje vozila u nuždi, vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu, uz korištenje posebnih svjetlosnih znakova (žuto trepćuće svjetlo). U smislu iznijetog, predlaže se dodati nove članke koji glase: „Članak 20. (1) U članku 140. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi: „Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila koja sukladno posebnim propisima obavljaju ophodnju autoceste mogu se kraće vrijeme zaustavljati na posebnoj traci za zaustavljanje vozila u nuždi, pod uvjetom da je to neophodno potrebno za ophodnju autoceste, vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu, uz korištenje posebnih svjetlosnih znakova (žuto trepćuće svjetlo) i postavljanje prometnog znaka obavezno obilježanje s lijeve strane.“ (2) U dosadašnjem stavku 2., koji postaje stavak 3., iza riječi: " poduzeti potrebne mjere da vozilo što prije ukloni s kolnika" umjesto točke stavlja se zarez i dodaju se riječi: "a najkasnije u roku od sat vremena od zaustavljanja". (3) za stavka 3. dodaje se novi</p>	<p>Nije prihvaćen Nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama</p>

	<p>stavak 4. koji glasi: "U slučaju da vozač u roku iz stavka 3. ovog članka nije uklonio vozilo s kolnika, uklanjanje vozila izvršit će se od strane pravne ili fizičke osobe obrtnika nadležnih za održavanje ceste, o trošku vlasnika vozila." (4) Dosadašnji stavci 3., 4., 5. i 6. postaju stavci 5., 6., 7. i 8. Članak 21. (1) U članku 142. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi: „Iznimno od stavka 1. ovog članka, vozila koja sukladno posebnim propisima obavljaju ophodnju autoceste mogu se kretati posebnom trakom za zaustavljanje vozila u nuždi, pod uvjetom da je to neophodno potrebno za obavljanje ophodnje autoceste, vodeći računa o sigurnosti drugih sudionika u prometu, uz korištenje posebnih svjetlosnih znakova (žuto trepćuće svjetlo) i prometnog znaka obavezno obilježnje s lijeve strane.“ (2) Dosadašnji stavci 3., 4., 5., 6., 7. i 8. postaju stavci 4., 5., 6., 7., 8. i 9.“</p>	
174	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 20. Iz postojećeg članka 149. st. 1. ZOSPC-a potrebno je izbaciti oslobođenje od obveze korištenja sigurnosnog pojasa (čl. 163.). Naime, posljednji primjeri policijskih službenika, djelatnika HMP i ostalih službi koji su sudjelovali u prometnim nezgodama gdje su zbog nekorištenja sigurnosnog pojasa ispali iz vozila i poginuli ili zadobili teške tjelesne ozljede ukazuju na potrebu korištenja sigurnosnog pojasa upravo u situacijama odlaska na intervenciju ili povratka s nje budući da se tada vozilom upravlja povećanom brzinom i u izazovnim uvjetima gdje je mogućnost nezgode povećana. Nema nikakvog racionalnog razloga zašto službene osobe ne bi koristile sigurnosni pojas kad posebnim uređajima daju svjetlosne ili zvučne signale. Naprotiv, ta ih odredba ohrabruje da pojas ne koriste ni kada sudjeluju u prometu bez zvučnih i svjetlosnih signala, a kada su u obvezi korištenja sigurnosnog pojasa. Uostalom, i sam MUP je upravo nekorištenje pojasa opravdano proglasio jednom od četiri ubojice u prometu. Povedite primjerom i vežite se. Uvijek!</p>	<p>Nije prihvaćen Izuzeće od obveze korištenja sigurnosnog pojasa za djelatnike žurnih službi izričito je propisano za situacije kad posebnim uređajima daju svjetlosne ili zvučne znakove, odnosno prilikom izlaska na žurne intervencije. Vežanje sigurnosnim pojasom u svim ostalim situacijama je obveza za sve sudionike u prometu.</p>
175	<p>Hrvatske autoceste d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 21. Podržavamo predložene izmjene Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje propisuju popuštanje vozila interventnih službi. Napominjemo da su tijekom 2019. godine Hrvatske autoceste d.o.o. u suradnji s MMPI, HAK-om, MUP-om, Zavodom za hitnu medicinu i Hrvatskom vatrogasnom zajednicom promotivnom akcijom educirale sudionike u prometu kako osigurati „hitni koridor“ interventnim službama. Međutim, ukazujemo da u slučaju kada je radi dolaska na mjesto nesreće na autocesti nužno primijeniti navedene odredbe i omogućiti prolaz policijskim i vatrogasnim vozilima te vozilima hitne pomoći, na mjesto nesreće čak prije ili istovremeno moraju doći i vozila ophodarske službe autoceste, koja služba sukladno posebnim propisima (Zakon o cestama, Pravilnik o ophodnji javnih cesta) osigurava mjesto nesreće i stvara pretpostavke da interventne službe izvrše svoje zadaće. Iz tog razloga predlaže se da se u stavku 1. članka 152. uz vozila iz članaka 148., 149. i 151. dodaju i vozila koja</p>	<p>Nije prihvaćen Vozila ophodarske službe autoceste ne mogu biti uvrštena pod vozila interventnih službi iz razloga što se radi o tehničkoj službi Hrvatskih autocesta koje prometuju na dionicama autocesta koje su pod posebnim režimom prometovanja vozila.</p>

	<p>sukladno posebnim propisima obavljaju ophodnju autoceste kada daju posebne svjetlosne znakove (žuto trepćuće svjetlo), te da stavak 1. članka 152. glasi: „(1) Da bi omogućili prolaz vozilima iz članka 148., 149. i 151. ovoga Zakona, i vozilima koja sukladno posebnim propisima obavljaju ophodnju autoceste kada daju posebne svjetlosne znakove (žuto trepćuće svjetlo), pješaci su se dužni skloniti, a vozači drugih vozila propustiti ih i prema potrebi zaustaviti svoje vozilo dok ta vozila ne prođu, na način da se: 1. na cesti koja ima dvije kolničke trake s po jednom prometnom trakom vozila u prometnoj traci pomiču udesno u smjeru kretanja 2. na cesti koja ima kolničku traku s jednom prometnom trakom vozila u prometnoj traci pomiču udesno u smjeru kretanja 3. na cesti koja ima kolničku traku s dvije prometne trake vozila u lijevoj prometnoj traci pomiču ulijevo, a u desnoj prometnoj traci udesno 4. na cesti koja ima kolničku traku s tri i više prometnih traka vozila u lijevoj prometnoj traci pomiču ulijevo, a u ostalim prometnim trakama pomiču udesno.“</p>	
176	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 23. Predlažem izmjenu članka 196. st. 3. na način da glasi: "(3) Vozač vozila za vrijeme sudjelovanja u prometu ne smije upotrebljavati mobilni telefon niti druge uređaje kojima bi umanjio mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom."</p>	<p>Nije prihvaćen Prijedlog je već obuhvaćen predloženim izmjenama.</p>
177	<p>ANDRO PAVUNA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 23. S obzirom na sve veći problem korištenja mobitela za vrijeme sudjelovanja u prometu, potrebno je dodatno regulirati njegovo korištenje budući da postojeća odredba koja propisuje zabranu korištenja mobitela za "vozača vozila za vrijeme vožnje" (čl. 196. st. 3.) nije odgovarajuća. Prvo, brojni vozači mobitelj upotrebljavaju na semaforu dok čekaju paljenje zelenog svjetla ili dok stoje u koloni vozila iz nekog drugog razloga. Korištenje mobitela u tim situacijama prema čl. 196. st. 3. nije zabranjeno, a trebalo bi biti. Takva je praksa u usporedivim državama (predlažem da provjerite), ali i to je opasno. Osim što ometa odvijanje prometa jer će takav distraktirani vozač propustiti reagirati na vrijeme i započeti vožnju, sasvim je izgledno da će i nakon kretanja nastaviti koristiti mobilni telefon. I drugo, propisivanje zabrane korištenja mobitela za vozača dok sudjeluje u prometu uvelike bi olakšalo kažnjavanje tog prekršaja, koji je inače vrlo teško kažnjiv i dokaziv.</p>	<p>Nije prihvaćen Postojećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama je propisano da je dopušteno korištenje mobitela za vrijeme vožnje ako se upotrebljava naprava koja omogućava njegovo korištenje bez upotrebe ruku. Isto tako predzadnjim izmjenama Zakona je podignuta novčana kazna za prekršaj korištenja mobitela za vrijeme vožnje, s ciljem odvraćanja od činjenja navedenog prekršaja.</p>
178	<p>Pravobranitelj za djecu RH PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 24. Uvođenje potpuno automatiziranih vozila u promet nije popraćeno dodatnim normativnim odredbama koje će regulirati njihovo sudjelovanje u prometu (odgovornost, zaštita podataka, prijevoz djece).</p>	<p>Primljeno na znanje Potpuno automatizirana vozila još su uvijek u fazi razvoja i njihovo sudjelovanje u prometu na cestama se tek očekuje u budućnosti te će se sukladno tome mijenjati zakonske odredbe koje se odnose na tu kategoriju vozila. Ista problematika nije još uvijek riješena niti na razini EU. Budući je na društvenim mrežama primjećeno da vozači koriste vozila koja imaju razne sustave pomoći vozaču na način da ne sjede na vozačkom sjedalu, već suvozačkom, a da vozila nisu u potpunosti automatizirana, pribjeglo se definiranju pojma automatiziranog vozila, kako bi mogli definirati prekršaj i sankcionirati navedeno</p>

		ponašanje, a što do sada nismo bili u mogućnosti.
179	GRAD ZAGREB PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 25. stavak 10. povisiti novčanu kaznu	Nije prihvaćen Mišljenja smo da visina novčane kazne od 500,00 kuna ispunjava svrhu odvraćanja od činjenja prekršaja.
180	Pravobranitelj za djecu RH PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 30. Budući da se Nacrtom predviđa da osobnim prijevoznim sredstvom u prometu (kao i biciklom) smije upravljati osoba koja je navršila 14 godina, preporučamo da se predvidi obveza edukacije djece za sigurno sudjelovanje u prometu u ovom svojstvu. Ovo smatramo nužnim zbog brzine kretanja koja se postiže ovim vozilom (do 25 km/h), zatim jer će prijevoznim sredstvom dijeliti biciklističku stazu ili traku s drugim sudionicima u prometu odnosno površine za kretanje pješaka, te općenito radi zaštite njihovog života i zdravlja te ostalih sudionika u prometu.	Djelomično prihvaćen Minimalna dob za upravljanje je usklađena s postojećim odredbama Zakona koje se odnose na vozače bicikala. Provođenje edukacija za sigurno upravljanje u prometu na cestama je predviđeno i Nacionalnim planom sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021. do 2030. godine, koji je donijela Vlada RH, od kojih možemo istaknuti kontinuiranu edukaciju mladih vozača, zatim proširenje postojećih preventivno-edukativnih programa primjerenim sadržajima u srednjim školama, koji se odnose na uvođenje sadržaja vezanih za prometnu kulturu i sigurno ponašanje u prometu. Isto tako planirane su aktivnosti usmjerene ka proširenju postojećih preventivno-edukativnih programa primjerenim sadržajima u osnovnim školama, koje se odnose na provođenje projekata ili istraživanja vezanih za prometnu kulturu i sigurno ponašanje u prometu vezanih uz sigurnost i promet na lokalnoj ili nacionalnoj razini, kao i edukacija roditelja djece predškolske dobi i učenika prvih razreda osnovnih škola i slično. Provođenjem ciljanih aktivnosti biti će između ostalog obuhvaćeni i vozači osobnih prijevoznih sredstava. Osim navedenog, predviđeno je proširenje sadržaja prometnog odgoja u osnovnim i srednjim školama.
181	M SAN Grupa d.d. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 30. Članak 30 stavak 1. - predlažemo sljedeću formulaciju: (1) Biciklom i osobnim prijevoznim sredstvom na cesti ili biciklističkoj traci, smije upravljati osoba koja je navršila 14 godina, osim ako ista nije pod nadzorom osobe starije od 18 godina.	Nije prihvaćen S obzirom na različite konstrukcijske osobine bicikla i osobnog prijevoznog sredstva minimalna dob za upravljanjem osobnim prijevoznim sredstvom je predviđena na 14. godina.
182	Auto SL 91 d.o.o. Pula PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 31. Dobar je prijedlog izmjena i dopuna u članku 219. dodavanje točke g). Možda bi bilo jasnije urediti ili dopuniti termine u članku 2. zakona. kod motornih tricikala (tricikl je motorno vozilo.....ne spominje se mogućnost električnog pogona) , kao što je to opisano kod lakih četverocikala i četverocikala kod u kojem slučaju je jasno naveden električni pogon. Obzirom na razvoj električnih vozila i time motornih odnosno električnih tricikala možda ne bi bilo loše ne bi bilo loše unijeti. Također npr. od "mopeda" i "lakog četverocikla" se koristi i termin "benzinskog" motora. Ovime komentaram se ništa posebno ne bi promijenio smisao, ali svakako je prilika izmjenama dodatno urediti i uskladiti opisne tekstove.	Primljeno na znanje Definicija se odnosi na Direktivu 2002/24/EZ, a koja je stavljena van snage UREDBOM (EU) br. 168/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 15. siječnja 2013.o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala koju nije potrebno prenositi u domaće zakonodavstvo budući se ista izravno primjenjuje.
183	Zlatko Hasić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 34. Predlagatelj je trebao iskoristiti ove izmjene i brisati dio odredbe čl.229. st. 9. gdje se nalaže sudu da je odluku o prekršaju i postupanju s privremeno oduzetim vozilom dužan donijeti u roku od 15 dana,	Nije prihvaćen Rok od 15 dana usklađen je s Ministarstvom pravosuđa i uprave zbog žurnosti u postupanju.

	<p>što vjerojatno nema nigdje tj. da se materijalnim zakonom sudu određuje rok za donošenje presude, a što je često nemoguće. O postupanju s privremeno oduzetim vozilom sud može odlučiti posebnim rješenjem, kao što se to radi s mjerama opreza, i ne treba navedenu odluku uvijek vezati za donošenje meritorne odluke o prekršaju.</p>	
184	<p>Goran Dubinjak PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 35. U ovaj članak treba dodati ograničenje obima liječničkog izvanrednog pregleda na način da se vozač kod kojeg je nastupio određeni zdravstveni problem upućuje na pregled tog određenog stanja. Tako da ako kod nekog vozača nastupi problem vida da se na izvanrednom pregledu ocijenjuje vid ili problem tlaka ,tlak ,a ne kompletan pregled. Taj prijedlog je iz dva razloga. 1.Pojednostavnjuje postupak sa manjim troškom za vozača ,kao i za policijsku upravu 2.eliminiranje diskriminacije spram ostalih vozača.Vozač kod kojeg nastupi npr problem tlaka on ima obvezu praviti kompletan pregled ,znači taj vozač zbog tlaka mora praviti i psiho nalaz,očni itd,a ostali vozači to ne moraju . Ovaj moj prijedlog bi isto trebao važiti i kod prvih pregleda gdje se nekome ustanovi neko ograničenje ,tako da osoba kontrolira samo to ograničenje i uz ravnopravnost spram ostalih vozača ima i manje troškove. Nije u redu da vozači koji imaju neko ograničenje svakih nekoliko godina sve živo kontroliraju i još to plaćaju,a ostali ne,pogotovo to nema smisla kad već imate tendenciju zakona i novih zakona da liječnici sve živo prijavljuju.</p>	<p>Primljeno na znanje Obim zdravstvenih pregleda je propisan Pravilnikom o o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače koji je u nadležnosti Ministarstva zdravlja. Svakako je potrebno dopuniti Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače (NN broj 137/15, 132/17, 10/20) na način da se navedu privremena stanja koja utječu na sposobnost sigurnog upravljanja vozilom.</p>
185	<p>Goran Dubinjak PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 36. Na sve moguće načine pravno pokušavate zakomplicirati tumačenja da se kasnije može tumačiti kako tko hoće.Po ovome napisano čak i da kod vozača dođe do poboljšanja nekog prijašnjeg ograničenja ,bi bio razlog da on plati pregled jer je došlo do promjene zdravstvenog stanja. Koji je cilj mijenjanja ovog članka kad je "na prvu" sličan postojećem?</p>	<p>Nije prihvaćen Izmjena postojećeg stavka radi se iz potrebe da se pobliže propiše kako i utvrđivanje ograničenja (nošenje naočala i sl.) na izvanrednom nadzornom zdravstvenom pregledu predstavlja promjenu zdravstvene sposobnosti vozača ili kandidata za vozača.</p>
186	<p>Ured pučke pravobraniteljice PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37. Vezano uz predložene zakonske odredbe, brojna pitanja proizlaze iz odredbe članka 37. ZIDZSPC čijim se novopredloženim stavcima 4., 5. i 6. daje ovlast izabranim liječnicima obiteljske medicine za izricanje privremenog ograničenja sposobnosti za upravljanje motornim vozilom. Naime, člankom 230. stavku 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, dalje: ZSPC), točno je određeno da zdravstvene preglede obavljaju zdravstvene ustanove i trgovačka društva koja obavljaju djelatnosti medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi. Sukladno stavku 3. liječnici obiteljske medicine mogu obavljati zdravstvene preglede za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti vozača za upravljanje vozilima F, G i M kategorije. Kako se na postupke utvrđivanja zdravstvene sposobnosti vozača primjenjuju odredbe</p>	<p>Djelomično prihvaćen Svakako je potrebno dopuniti Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače (NN broj 137/15, 132/17, 10/20) na način da se navedu privremena stanja koja utječu na sposobnost sigurnog upravljanja vozilom. Mišljenja smo da predložena odredba stavka 4. neće dovesti do nejednakosti građana pred zakonom, budući da u slučaju kada je kod vozača nastupilo privremeno zdravstveno stanje koje utječu na sposobnost sigurnog upravljanja vozilom, liječnik ukoliko nije spojen na Centralni zdravstveni informacijski sustav Republike Hrvatske (CEZIH), bi i dalje bio dužan postupiti po odredbi stavka 3., to jest, uz upozorenje vozaču, o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača. Također, liječnici obiteljske medicine najbolje poznaju svoje pacijente. Službenici Ministarstva unutarnjih poslova nemaju pristup Centralnom zdravstvenom informacijskom sustavu Republike</p>

	<p>Zakona o općem upravnom postupku (NN 47/98, dalje ZUP), ukazujemo kako je sukladno čl. 15. ZUP-a propisano da se stvarna nadležnost javnopravnih tijela određuje zakonom kojim se uređuje pojedino upravno područje ili određuje nadležnost javnopravnih tijela. U skladu s navedenim, odluku o zdravstvenoj sposobnosti odnosno privremenoj ili trajnoj nesposobnosti vozača mogu donositi, kao što je propisano u članku 230. ZSPC, samo za to ovlaštene zdravstvene ustanove, trgovačka društva ili privatnici specijalisti medicine rada. Obiteljski bi liječnici to mogli odlučivati samo uz slučaj iz stavka 3. navedenog članka. Nadalje, u cilju izbjegavanja nedoumica, mogućih zlouporaba ili arbitrarnog postupanja u utvrđivanju privremene nesposobnosti vozača za upravljanje motornim vozilom, svakako je potrebno propisati zdravstvena stanja koja su kontraindicirana za upravljanje motornim vozilima i predviđeno trajanje nesposobnosti koje predstavlja prepreku za sudjelovanje vozača u prometu, kao što je to učinjeno i Pravilnikom o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače (NN broj 137/15, 132/17, 10/20), a kojeg u svojem radu primjenjuju zdravstvene ustanove i trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada/sporta u privatnoj praksi koji su jedini ovlašteni obavljati zdravstvene preglede vozača. Nadalje, odredba novopredloženog stavka 4. u praksi može dovesti do nejednakosti građana pred zakonom, ovisno o njihovom imovnom stanju. Odredba, kako je napisana, svakako pogoduje vozačima boljeg imovnog stanja koji si, u slučaju zdravstvenih stanja ili terapije koji uzrokuju privremenu nesposobnost za upravljanje motornim vozilom, mogu priuštiti liječenje kod privatnog liječnika kojeg predložena odredba ne obvezuje, i tako izbjeći izricanje privremene nesposobnosti. Također, bitno je uzeti u obzir i moguće štetne posljedice predložene odredbe na odnos povjerenja između liječnika i pacijenta u kontekstu ugrožavanja liječničke tajne i mogućeg kršenja prava na privatnost pacijenata. Naime, člankom 25. Zakona o zaštiti prava pacijenata (NN 169/04, 37/08) propisano je da pacijent ima pravo na povjerljivost podataka koji se odnose na stanje njegova zdravlja, sukladno propisima o čuvanju profesionalne tajne i zaštiti osobnih podataka, dok je člankom 21. Zakona o liječništvu (NN 121/03, 117/08) određeno da sve što liječnik sazna o pacijentu koji mu se obrati za liječničku pomoć, a u vezi s njegovim zdravstvenim stanjem, mora čuvati kao liječničku tajnu. Iako se mogućnost otkrivanja liječničke tajne može propisati posebnim zakonom kao izuzetak, mišljenja smo da bi prije takvog propisivanja trebalo provesti detaljnu analizu razmjernosti predložene odredbe i njenog potencijalno štetnog utjecaja na pravo na privatnost.</p>	<p>Hrvatske (CEZIH-u), već se elektronički generira obavijest o promjeni zdravstvenog stanja, a pri tome se ne zna razlog promjene pa tako ni nema opasnosti po pravo na privatnost niti zaštitu osobnih podataka.</p>
187	<p>HRVATSKA LIJEČNIČKA KOMORA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37.</p> <p>Hrvatska liječnička komora u proteklim godinama višekratno je upozoravala na problem izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača i s tim povezano prekomjerno administrativno opterećenje liječnika te potrebu jasnog isticanja prvenstveno odgovornosti vozača za svoje zdravstveno stanje, odnosno sposobnost za sigurno upravljanje vozilom.</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravište, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati</p>

U tom pogledu pozdravljamo što je u obrazloženju ovog zakonskog prijedloga kao jedan od ciljeva izričito naglašeno administrativno smanjenje opterećenja liječnika te su uvrštene nove odredbe koje doprinose jačanju odgovornosti vozača na pridržavanje izdanih upozorenja o promjeni zdravstvenog stanja. Iskorakom u odnosu na trenutno stanje smatramo što je predlagatelj predložio promjenu sadržaja članka 233. Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji uređuje materiju izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača, no smatramo nužnim u istoj izvršiti dodatne promjene kako bi se ostvarile najavljene posljedice koje će proisteci donošenjem zakona. Uočeno je da zakonski prijedlog i dalje zadržava obvezu liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabranog liječnika da, uz upozorenje vozaču, o utvrđenom zdravstvenom stanju zbog kojeg vozač nije više sposoban sigurno upravljati vozilo obavijesti nadležnu policijsku upravu ili postaju. Novinu predstavlja nova odredba članka 233. stavka 4. Zakona koja omogućava odnosno obvezuje izabranog liječnika da u slučaju utvrđivanja privremene nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom zbog trenutnog zdravstvenog stanja o tome samo upozori vozača te obavijesti nadležnu policijsku upravu ili postaju, bez obveze vozača da obavi zdravstveni pregled. Imajući u vidu da se obveza izvještavanja o promjenama zdravstvenog stanja vozača odnosi na sve liječnike (liječnika koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabranog liječnika) smatramo da se na isti način obveza upozoravanja u slučaju privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju također treba odnositi na sve liječnike. Predlažemo stoga da se u predloženoj novoj odredbi stavka 4. izraz „izabrani liječnik“ zamijeni izrazom „liječnik“ ili liječnik iz stavka 3. ovog članka“. Budući da zdravstvenu sposobnost vozača utvrđuju zdravstvene ustanove i trgovačka društva koja obavljaju djelatnost medicine rada i specijalisti medicine rada u privatnoj praksi, a tek iznimno izabrani liječnici i to samo za kategorije vozila F, G i M, smatramo da se kod obveze izvještavanja / upozoravanja (svih) liječnika na zdravstveno stanje vozača ne treba koristiti izraz koji upućuje da se radi o stanju radi kojeg osoba „nije više sposobna sigurno upravljati vozilom“ ili kod koje je „utvrđena privremena nesposobnost“ već koristiti izričaj koji upućuje na „uočenu (privremenu) promjenu zdravstvenog stanja koja utječe na sposobnost sigurnog upravljanja vozilom“. Dodatno predlažemo da se u zakonskom prijedlogu propiše obveza donošenje posebnog podzakonskog propisa koji će utvrditi popis zdravstvenih stanja koja utječu na zdravstvenu sposobnost za sigurno upravljanje vozilom, kako bi liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik mogli znati u pogledu kojih sve stanja i bolesti postoji obveza izvještavanja nadležne policijske uprave ili postaje odnosno upozoravanja vozača. Naime, važeći Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače, donesen temeljem članka 235. stavka 1. Zakona, utvrđuje samo popis bolesti ili stanja po kojem postupaju specijalisti medicine rada prilikom donošenja ocjene o nesposobnosti ili privremenoj zdravstvenoj nesposobnosti vozača.

vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilom usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.

	Završno, Komora predlaže da su u članku 233. stavcima 4.i 5. Zakona koji sadrže prekršajne odredbe, a koji predloženim izmjenama i dopunama postaju novi stavci 7. i 8., jasno utvrdi da se te prekršajne odredbe odnose samo na slučaj povrede obveza iz stavaka 1. i 2. članka 233. Zakona.	
188	<p>Zlatko Hasić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37. Veliki problem u praksi zbog širokog popisa bolesti koji mogu utjecati na sigurno upravljanje vozilom, te je nejasna obveza liječnika. U nekim europskim državama obveza liječnika (uopće ne postoji svugdje) da policiji prijavi vozača rezervirana je samo za najteže dijagnoze narkomanije i alkoholizma, a za veliku većinu drugih dijagnoza liječnik eventualno upozorava pacijenta da to može utjecati na vožnju.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
189	<p>Goran Dubinjak PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37. ovo je toliko opširno i nedovoljno precizirano predloženo i još kad uzmemo u obzir i "nespremnost" liječnika ,stotine liječnika svaki sa svojim razmišljanjima i shvaćanjima ,pa možda i strahovima ili pritiscima od odgovornosti i još kad se dopusti stavljanje stavke da vozač unatoč žalbi koja bude pozitivno riješena još to i plati (apsurd) ,to lako može prijeći u "maltretiranje" i izbjegavnja vozača da uopće ide na neka liječenja .Veliko je pitanje da li je svrha (korist) veća od mogućih problema.Nekad je bolje ništa ne raditi ,nego pogrešno. Eventualno da liječnik treba osobno dati preporuku/upozorenje da je nesposoban /umanjeno sposoban određeno vrijeme ,a u slučaju prometne nezgode da se to onda na određeni način "vrednuje" kod osiguranja ,sudova itd i da taj podatak mogu zatražiti kad postoji za to potreba,iako je i to prekomplicirano ako se točno ne specificiraju lijekovi ili stanja koja tako nešto nalažu.</p>	<p>Nije prihvaćen Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda.</p>
190	<p>Vanja Hmelik PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</p>	<p>Djelomično prihvaćen Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti</p>

<p>DOPUNAMA , Članak 37. Izabrani liječnici obiteljske ili opće medicine nisu kompetentni prosuđivati zdravstvenu sposobnost vozača za upravljanje motornim vozilima (kako trajnu, tako niti privremenu). To je kompetencija specijalista medicine rada! Puno je zdravstvenih stanja koja potencijalno mogu (ali ne moraju!) utjecati za sposobnost upravljanja motornim vozilom. Isto tako, puno je lijekova koji potencijalno mogu (ali ne moraju!) utjecati za sposobnost upravljanja motornim vozilima. Zbilja nije rješenje da vozačima u svim takvim "potencijalnim" situacijama određujemo privremenu nesposobnost upravljanja motornim vozilima, a ova predložena zakonska izmjena gura nas upravo u tu krajnost. Ukoliko se već ide u ovome smjeru tada se prethodno u suradnji s Koordinacijom hrvatske obiteljske medicine, Hrvatskom liječničkom komorom i relevantnim stručnim društvima Hrvatskog liječničkog zbora mora donijeti pravilnik koji će jasno propisati zdravstvena stanja koja uzrokuju privremenu nesposobnost za upravljanje motornim vozilima i predviđeno trajanje nesposobnosti za svako pojedino zdravstveno stanje. Do tada je ovaj prijedlog neprovediv na razini obiteljske i opće medicine, jer kompetenciju za prosuđivanje zdravstvene sposobnosti upravljanja motornim vozilima imaju isključivo specijalisti medicine rada! Ukoliko bi se unatoč brojnim primjedbama liječnika obiteljske ili opće medicine i njihove krovne strukovne udruge (KoHOM) donijela izmjena zakona u predloženom obliku, to bi s jedne strane dovelo do narušavanja povjerenja između vozača i njihovih izabраних liječnika, do ne javljanja liječniku zbog straha od zabrane upravljanja motornim vozilom ili do odbijanja liječenja određenim skupinama lijekova, a s druge strane do nametanja izabраним liječnicima jedne zadaće za koju doista nisu kompetentni. Zaključno, čl. 198 Zakona o sigurnosti prometa na cestama već propisuje osobnu odgovornost vozača po pitanju upravljanja motornim vozilom za vrijeme zdravstvene nesposobnosti za upravljanje motornim vozilom. I mislim da je to potpuno dovoljno i da se na tome treba zadržati - na osobnoj odgovornosti svakog pojedinog vozača! Ne može izabrani liječnik na sebe preuzimati svu odgovornost za drugu odraslu, ubrojivu, poslovno sposobnu osobu. Kako vozači znaju da ne smiju sjesti za volan alkoholizirani, tako moraju znati i da ne smiju upravljati vozilom ukoliko su trenutno pod djelovanjem lijeka koji ih uspavljuje ili ako primjerice imaju vrtoglavicu.</p>	<p>prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravište, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Ministarstvo je u suradnji s Koordinacijom hrvatske obiteljske medicine, Hrvatskom liječničkom komorom i Ministarstvom zdravstva izradilo nacrt odredbi u svezi privremene nesposobnosti vozača. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
<p>191 Maša Safundžić Kučuk PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37. Doista ne razumijem zašto se problem vozača koji upravljaju pod utjecajem ne rješava kontrolom Prometne policije, već se predlaže da liječnik opće medicine donosi zaključke za koje nije ovlašten, narušava liječničku tajnu, diskriminira one koji nemaju za pregled kod privatnika (na koje se ova obaveza ne odnosi), i otvara prostor za crno tržište (jer će dio početi kupovati svoje lijekove tamo). Uostalom, lijekovi nemaju djelovanje 24 sata - to što je netko uzeo tablete za spavanje prije spavanja, ne znači da će ujutro i dalje biti pospan. Po istoj logici, prodavačica u dućanu bi trebala prijaviti MUPu</p>	<p>Nije prihvaćen Privremena nesposobnost se ne odnosi na uporabu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, budući je vožnja pod utjecajem alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, već zabranjena. Naglasak se stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda.</p>

	svakoga tko je kupio alkohol. To bi čak imalo i više smisla. Potrebno je imati češće i temeljitije kontrole po cestama.	
192	<p>MARKO BILIĆ PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37.</p> <p>Liječnik obiteljske medicine nije ovlašten utvrđivati nečiju sposobnost za upravljanje motornim vozilom jer nije specijalist medicine rada (jednako kao što nije ovlašten izdati uvjerenje o sposobnosti za upravljanje motornim vozilom). Dodatno, neka stanja ne predstavljaju samo privremenu nesposobnost, već i povremenu. Iz prijedloga članka nije jasno kako bi liječnik trebao postupiti kad se osobi javljaju povremene smetnje zbog kojih nije u stanju upravljati motornim vozilom, posebno ukoliko smetnja ne nastupa naglo (što znači da osoba ima dovoljno vremena na siguran način zaustaviti automobil i osigurati ga od neovlaštenog pokretanja prije nastupa smetnje u toliko mjeri da utječe na sposobnost upravljanja vozilom). Takvoj osobi nije opravdano zabraniti upravljanje vozilom dok smetnja nije nastupila, a ako ne zabrane, liječnike se izlaže sankcijama. S druge strane, osoba s takvim smetnjama ima osobnu odgovornost i ne bi smjela sudjelovati u prometu dok traju smetnje. Odredbe koje bi obvezale liječnike na narušavanje odnosa povjerenja s pacijentom bi se trebale odnositi isključivo za one dijagnoze kod kojih pacijent nije u stanju sam donositi odluke ili predstavlja opasnost za sebe ili okolinu (neurološki poremećaji koji utječu na stanje svijesti, paranoidna šizofrenija, suicidalnost) jer u takvim slučajevima ne postoji osobna odgovornost pacijenta. S tim da je bitno napomenuti da i dalje liječnik obiteljske medicine nije ovlašten utvrditi sposobnost, već bi se takvog pacijenta i dalje trebalo uputiti kod specijaliste medicine rada.</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Ministarstvo je u suradnji s Koordinacijom hrvatske obiteljske medicine, Hrvatskom liječničkom komorom i Ministarstvom zdravstva izradilo nacrt odredbi u svezi privremene nesposobnosti vozača. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
193	<p>Igor baruškin PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37.</p> <p>Kaznenim zakonom je utvrđena odgovornost vozača u Glavi 22., tako da je sam odgovoran ukoliko sjedne za volan vozila a ne osjeća se sposobnim, po čemu bi se liječnicima obiteljske medicine davala tolika ovlast da odlučuje o nečijoj privremenoj nesposobnosti za vožnju. To zadire u ljudska prava. Isto tako postoji pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače gdje je točno naveden katalog oboljenja s kojim se ne može upravljati vozilo te ona sa kojima se može uvjetno upravljati vozilom. Najbolje da ništa ne dirate. Sva sreća da smo u Europskoj uniji da nas Europski sud za ljudska prava može zaštititi od postupanja hrvatskih sudova i nekih loših zakona</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Pritom se naglasak stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda.</p>

194	<p>Gorana Rosandić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37. Odgovornost za upravljanje vozilom za vrijeme trajanja zdravstvene nesposobnosti treba biti isključivo na samom vozaču kao što je slučaj s vožnjom u alkoholiziranom stanju. Jedna odrasla osoba ne može i NE SMIJE biti odgovorna za ponašanje druge odrasle osobe. Članak 198. st. 1. i 2. ZSPC-a propisuje: “(1) Vozač koji je u tolikoj mjeri umoran ili bolestan ili je u takvom psihofizičkom stanju da je nesposoban za sigurno upravljanje vozilom, ne smije upravljati vozilom u prometu na cesti.” (2) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.”</p>	<p>Nije prihvaćen Naravno da je odgovornost na vozaču da ne upravlja dok nije sposoban za upravljanje vozilom. Privremena nesposobnost se ne odnosi na uporabu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, budući je vožnja pod utjecajem alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, već zabranjena. Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Predloženim izmjenama naglasak se stavlja na privremena zdravstvena stanja, dok će se u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje upućivati na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
195	<p>Koordinacija hrvatske obiteljske medicine PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37. Kao što smo istaknuli u uvodnom dijelu ovog e-savjetovanja, predmetna odredba niti približno ne odgovara onom o čemu je KoHOM, kao jedan od sudionika radnog povjerenstva za izradu izmjena predmetnog zakona zajedno s ostalim sudionicima razgovarao. U navedeni članak je osim postojeće obveze prijavljivanja vozača koji nisu sposobni za upravljanje vozilom, uvedena dodatna obveza za liječnike da razlikuju stanja koja privremeno onemogućuju sigurno upravljanje vozilom od trajnih stanja. Nadalje, kada je riječ o tzv. privremenoj nesposobnosti postavlja se niz pitanja vezanih za postupanje nakon isteka upozorenja. Da li se taj rok može ponovno produljiti nakon isteka? Da li je liječnik dužan protekom tog roka pozvati pacijenta da ponovno preispita zdravstveno stanje vozača? Što ako se istekom roka upozorenja vozač prestane javljati svom liječniku zbog bojazni da će ponovno izgubiti pravo na upravljanje motornim vozilom? Upravo zadnje pitanje implicira očigledan negativan učinak ove odredbe, a to je gubitak povjerenja na relaciji liječnik-pacijent što može imati dalekosežne, i usuditi ćemo se reći, katastrofalne posljedice na kompletan sustav. Dakle, ne samo da resorno ministarstvo nije precizno definiralo koja bi to bila zdravstvena stanja koja trajno utječu na zdravstvenu sposobnost vozača za sigurno upravljanje motornim vozilom kako je KoHOM predlagao u okviru radnog povjerenstva već ujedno ovim prijedlogom izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: Prijedlog izmjena i dopuna ZSPC) namjerava dodatno opteretiti liječnike. Osim toga, KoHOM po tko zna koji puta ističe da izabrani liječnici nisu kompetentni uopće odlučivati o</p>	<p>Nije prihvaćen Trenutno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik dužan je uz upozorenje bolesniku o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta, ako se na liječničkom pregledu ili u tijeku liječenja utvrdi da vozač boluje od bolesti ili ima invalidnost radi koje nije više sposoban sigurno upravljati vozilom. Navedena izmjena je usuglašena s predstavnikom Ministarstva zdravstva koji je bio član radne skupine za izradu Zakona, a ista je na tragu zajedničkih dogovora sa održanih sastanaka povjerenstva za praćenje provedbe zakona o sigurnosti prometa na cestama na kojima su sudjelovali i predstavnici KOHOM-a te Hrvatske liječničke komore. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>

	<p>navedenim stanjima budući to spada u nadležnost medicine rada. KoHOM predlaže da obavijest/upozorenje dano pacijentu ostane između liječnika i pacijenta na način da liječnik isto zavede u medicinskoj dokumentaciji te preda pacijentu dok bi samo na posebno traženje policijskih službenika, liječnik bio dužan dostaviti takvu obavijest/upozorenje na uvid. Sam pacijent odnosno vozač u tom slučaju imao bi mogućnost i odgovornost suzdržati se od korištenja motornog vozila za vrijeme trajanja obavijesti/upozorenja (jednako kao što je to dužan činiti kada ima prisutnost alkohola u krvi!!), mogućnost naknadnog obraćanja izabranom liječniku radi kontrole svog zdravstvenog stanja i utvrđivanja prestanka postojanja privremenog stanja ili iniciranja upućivanja na izvanredni zdravstveni pregled o svom trošku. Nadalje, pregledom članka 37. Prijedloga izmjena i dopuna ZSPC primjećujemo da ostaju na snazi prekršajne odredbe iz članka 233. ZSPC koje propisuju novčanu kaznu za liječnike i ustanove. KoHOM inzistira i dalje na tome da se navedene prekršajne odredbe brišu kao suvišne. Naime, odgovornost za upravljanje vozilom za vrijeme trajanja zdravstvene nesposobnosti treba biti isključivo na samom vozaču kao što je slučaj s vožnjom u alkoholiziranom stanju. Štoviše, podsjećamo da je člankom 198. st. 1. i 2. ZSPC-a već propisano slijedeće: “(1) Vozač koji je u tolikoj mjeri umoran ili bolestan ili je u takvom psihofizičkom stanju da je nesposoban za sigurno upravljanje vozilom, ne smije upravljati vozilom u prometu na cesti.” (2) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.” Iz citirane odredbe jasno proizlazi da je kažnjavanje liječnika propisano odredbom članka 233. Zakona suvišno te uopće ne ispunjava svrhu.</p>	
196	<p>Dunja Stolnik PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 37. Da se ponovim, specijalist medicine rada je onaj koji određuje nečiju (ne)sposobnost za nešto pa tako i za vožnju automobila. Izabrani (obiteljski) i drugi liječnici nemaju te kompetencije i nisu za to školovani. Riječ je o dodatnom administrativnom opterećenju i zapravo apsurdno. Neka punoljetne osobe koje upravljaju automobilom budu odgovorne za vlastito ponašanje.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Budući da su liječnici obiteljske medicine i do sada obavijesti o promjeni zdravstvenog stanja Ministarstvu unutarnjih poslova dostavljali putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske (CEZIH), izmjena je predložena da bi se izbjeglo slanje vozača na obavljanje zdravstvenog pregleda zbog privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju, a što posljedično vozačima smanjuje troškove. Nikakva nova obveza liječnicima obiteljske medicine nije uvedena niti novo administriranje. U slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno ili vozač ima određeni stupanj invalidnosti isti i nadalje biti upućivan na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda. Privremena nesposobnost može trajati najdulje 6 mjeseci. Ukoliko se zdravstveno stanje vozača ne popravi ili se vozač u tijekom privremene nesposobnosti ne javlja, izabrani liječnik može obavijestiti policijsku upravu ili postaju u kojoj osoba ima prijavljeno prebivalište, odnosno privremeno ili stalno boravišta o promjeni zdravstvenog stanja koje utječe na sigurno upravljanje vozilom, kao i do sada. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj</p>

		nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.
197	<p>Ured pučke pravobraniteljice PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 38. Članak 38. stavak 3. ZIDZSPC, narušava već uspostavljenu strukturu žalbenog postupka iz članka 234. ZSPC prema kojem je drugostupanjsko tijelo za rješavanje žalbi na utvrđenu zdravstvenu sposobnost drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo kojeg osniva ministar nadležan za zdravstvo. Naime, prema navedenoj odredbi odluka izabranog liječnika o privremenoj nesposobnosti osporava se kroz redovni nadzorni zdravstveni pregled vozača kojeg obavlja medicina rada, nakon čega se žalba može uložiti povjerenstvu, čime se bespotrebno produžuje čitav postupak.</p>	<p>Nije prihvaćen Mišljenja smo da bi zdravstveni pregled pred drugostupanjskim zdravstvenim povjerenstvom za vozača koji nije zadovoljan izrečenom privremenom nesposobnošću bio skuplji, dok se vozač koji je nezadovoljan može obratiti ordinaciji medicine rada radi nadzornog zdravstvenog pregleda, a što je za njega povoljnija varijanta.</p>
198	<p>Dom zdravlja MUP-a PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 38. Dom zdravlja Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske obavlja poslove organiziranja i održavanja sjednica Drugostupanjskog zdravstvenog povjerenstava za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti za vozače i kandidate za vozače (u daljnjem tekstu: Drugostupanjsko povjerenstvo). Obzirom ministar nadležan za zdravstvo osniva Drugostupanjsko povjerenstvo, predlažemo ovlašćivanje ministra nadležnog za zdravstvo za donošenje Odluke o visini naknade za članove Drugostupanjskog zdravstvenog povjerenstva na način dopune ovog članka novim stavkom 7. koji bi glasilo: „Visinu naknade članovima drugostupanjskog zdravstvenog povjerenstva iz stavka 1. ovog članka određuje ministar nadležan za zdravstvo“.</p>	<p>Nije prihvaćen Nismo u mogućnosti prihvatiti prijedlog, budući je Rješenje o osnivanju drugostupanjskog zdravstvenog povjerenstva za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti vozača i kandidata za vozače (Narodne novine 57/2010) još uvijek važeće.</p>
199	<p>Koordinacija hrvatske obiteljske medicine PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 38. U smislu već istaknutog problema narušenja povjerenja na relaciji liječnik – pacijent u okviru članka 37. Prijedloga izmjena i dopuna ZSPC, ovaj članak taj odnos dodatno narušava. Naime, navedenim člankom, između ostalog se propisuje da zdravstvenu sposobnost vozača koji nije zadovoljan utvrđenim zdravstvenim stanjem od strane izabranog liječnika, utvrđuje redovnim nadzornim zdravstvenim pregledom medicina rada, a da taj trošak snosi vozač. Dakle, za razliku od dosadašnje situacije kada bi vozač po prijavi izabranog liječnika bio upućen na pregled na kojem bi se utvrđivala sposobnost za upravljanje motornim vozilom te kada bi vozač samo u slučaju utvrđenja nesposobnosti bio obvezan platiti troškove pregleda, sadašnji prijedlog je da vozač, kojem je izabrani liječnik izdao upozorenje, neovisno o kasnijem ishodu pregleda treba platiti troškove tog pregleda!!! Drugim riječima, izabrani liječnik slanjem predmetnog upozorenja ne samo da narušava odnos povjerenja između liječnika i pacijenta već i izravno prouzrokuje svom pacijentu troškove pregleda neovisno o tome da li će medicina rada utvrditi da je vozač sposoban ili nesposoban za</p>	<p>Nije prihvaćen Budući da su liječnici obiteljske medicine i do sada obavijesti o promjeni zdravstvenog stanja Ministarstvu unutarnjih poslova dostavljali putem Centralnog zdravstvenog informacijskog sustava Republike Hrvatske (CEZIH), izmjena je predložena da bi se izbjeglo slanje vozača na obavljanje zdravstvenog pregleda zbog privremenih zdravstvenih stanja u kraćem trajanju, a što posljedično vozačima smanjuje troškove. Nikakva nova obveza liječnicima obiteljske medicine nije uvedena niti novo administriranje. Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Također, vozač plaća nadzorni zdravstveni pregled samo ako želi osporiti nalaz liječnika.</p>

	<p>upravljanje motornim vozilom. Imajući navedeno u vidu, jedino što možemo zaključiti jest da je intencija izmjene ovog članka zakona da Ministarstvo unutarnjih poslova u budućnosti ne snosi troškove za liječničke preglede u situacijama kada se po prijavi/upozorenju utvrdi da je vozač ipak sposoban za upravljanje motornim vozilom.</p>	
200	<p>Auto SL 91 d.o.o. Pula PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 45. Konačno se zakonom to uređuje. Dobro.</p>	<p>Primljeno na znanje Primljeno na znanje</p>
201	<p>Dunja Stolnik PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 46. Čisto ako je netko previdio ranije komentare - o nečijoj (ne)sposobnosti za nešto odlučuje spec. medicine rada, a ne obiteljski ili neki drugi liječnik (postoje pobrojane kompetencije koje su vezane za određene specijalizacije). Apsurdno je da o tome odlučuje i da isto nameće netko tko nema veze s medicinom (a ako i ima, očito ne zna). Punoljetne osobe neka budu odgovorne za svoje ponašanje u prometu.</p>	<p>Nije prihvaćen Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen.</p>
202	<p>Denis Pelosa PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 49. Da li se zabrana odnosi na pojedinu ili sve kategorije vozila, odnosno zabrana upravljanja motornim vozilom te u konačnici općenito bilo kojim vozilom u prometu na cesti ??? Iz obrazloženja nije jasno, ali iz teksta porizlazi da se navedeno odnosi na sve kategorije unesene u vozačku dozvolu?</p>	<p>Nije prihvaćen Zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom se izriče u odnosu na sve vrste ili kategorije ili u odnosu na samo određene vrste ili kategorije motornih vozila (članak 58. Prkršajnog zakona), dok se oduzimanje dozvole iz članka 284. ili privremene nesposobnosti za sigurno upravljanje vozilom odnosi na sve kategorije upisane u vozačku dozvolu.</p>
203	<p>HGK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 52. Udruženje autoskola HGK predlaže u konačnom prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama ne mijenjati članak 299. koji sada glasi: „Instruktor vožnje pod čijim se nadzorom kandidat za vozača osposobljava u nastavnom predmetu Upravljanje vozilom i ovlašteni ispitivač pod čijim se nadzorom provodi vozački ispit iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom kaznit će se za prekršaj što ga počini kandidat za vozača osim ako nisu bili u mogućnosti spriječiti prekršaj.“ OBRAZLOŽENJE I KOMENTAR: Nacrtom prijedloga člankom 52. predlaže se izmijeniti članak 299. koji bi trebao glasiti: „Instruktor vožnje tijekom osposobljavanja kandidata za vozača, kao i instruktor vožnje, odnosno ovlašteni ispitivač kojem su za vrijeme provođenja vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom dostupne udvojene komande, kaznit će se za prekršaj koji počini kandidat za vozača, osim ako nije bio u mogućnosti spriječiti prekršaj.“ Nacrtom prijedloga izmjena i dopuna članka 299. nije obrazloženo u čemu se sastoji pojašnjenje i tumačenje izmjena propisivanja te se obrazloženju samo općenito navodi sljedeće: U Obrazloženju članka 52. vezanim na prijedlog izmjene za izmjenu i dopunu, navedeno je: Članak 299. Zakona mijenja se kako bi se jasnije propisalo tko je odgovoran za prekršaj koji počini kandidat za vozača tijekom osposobljavanja, odnosno za vrijeme provođenja vozačkog ispita .“</p>	<p>Nije prihvaćen Obzirom da je u praksi uočeno da instruktor vožnje sjedi na suvozačkom sjedalu prilikom polaganja ispita iz nastavnog predmeta upravljanja vozilom, stoga se ne može ovlaštenog ispitivača kazniti za prekršaj koji počini kandidat za vrijeme polaganja ispita, jer se udvojene komande nalaze ispred suvozača, odnosno na mjestu na kojem u većini slučajeva sjedi instruktor vožnje. Dok su instruktor vožnje ili ovlašteni ispitivač odgovorni za prekršaje koje počini kandidat za vozača prilikom polaganja vozačkog ispita ovisno o tome kome su dostupne udvojene komande te je li mogao spriječiti prekršaj.</p>

Prijedlog Udruženja autoškola pri HGK je kako članak 299. nije potrebno mijenjati i dopunjavati na način kako je to predloženo, jer nema učinak jasnijeg propisivanja. Obzirom da se radi o nepotrebnom i suštinski nejasnom propisivanju oblika izuzeća uz upitnu usklađenost sa provedbenim propisima koji uređuju osposobljavanje i provedbu ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom, ali moguće nejasne primjene važećih odredbi Prekršajnog zakona. Izuzećem ili isključenjem odgovornosti, nije jasno tko u tom slučaju odgovornost preuzima, odnosno predlagač nije jasno utvrdio da li tada odgovornost za počinjeni prekršaj prelazi na kandidata – ispitanika kao stvarnog počinitelja. Predloženom izmjenom nepotrebno se uvodi konfuzija u slučaju rješavanja pitanja odgovornosti za prekršaj počinjen za vrijeme provođenja vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Predlagatelj nije precizirao da li se prijedlog odnosi isključivo na udvojene komande za vozila autoškole i ispitna vozila u kojima se nalaze kandidati, instruktor vožnje i ovlašteni ispitivač ili se navedeno odnosi i na uobičajene vozačke komande vozila koja služe kao pratnja vozilima određene kategorije osposobljavanja i provedbe ispita u kojima se nalaze ili njima upravljaju osobno instruktor vožnje ili ovlašteni ispitivač. Postavlja se pitanje u kojoj su to realnoj situaciji ovlaštenom ispitivaču dostupne udvojene komande s obzirom na činjenicu kako se ispit za B kategoriju, iako u nadležnosti ovlaštenog ispitivača provodi na način da instruktor vožnje sjedi na mjestu suvozača, a ovlašteni ispitivač na stražnjem sjedalu (ispitna vožnja na javnoj cesti), dok u prvom djelu ispita (radnje na prometnom vježbalištu) instruktor vožnje se nalazi izvan vozila. Ovlašteni ispitivač koji sjedi na stražnjem sjedalu, upravlja ispitom na način da daje naloge kandidatu/ispitaniku kojim će se putem kretati. Za vrijeme trajanja ispita instruktor vožnje ne smije na ni na koji način intervenirati (osim u izvanrednim okolnostima sprječavanja, kada može i trebao bi, ali nema jamstva pravodobne i uspješne intervencije), a predloženom izmjenom nastoji se upravo instruktoru vožnje staviti na teret odgovornost za prekršaj koji počinji kandidat za vrijeme ispita u nadležnosti ovlaštenog ispitivača, samo zato što isti uobičajeno sjedi u prednjem dijelu vozila na mjestu gdje su mu dostupne udvojene komande. Uobičajeno se prekršaj može prevenirati ili spriječiti i na druge načine (vođenjem ispitne rute, jasnim i preciznim objašnjenjima / uputama ovlaštenog ispitivača), a prilikom provedbe ispita interveniranje putem uporabe dostupnih udvojenih komandi rezultira svakako diskriminirajućom pogreškom, odnosno za kandidata znači pad na ispitu i obvezu dodatno osposobljavanja uz ponavljanje ispita, dakle ne smatra se niti se evidentira kao prekršaj, no uporaba ili interventna primjena dostupnih udvojenih komandi ili dodatno fizičko djelovanje na upravljač i samog kandidata zapravo služi preveniranju ili umanjenju posljedica koje bi mogle proisteći kao rezultat počinjenja težih ili teških prekršaja u cestovnom prometu po same učesnike odnosno prema trećim osobama. Ne može se od instruktora vožnje očekivati da predviđa na koji način će način ovlašteni ispitivač upravljati ispitom i kojim će putem voditi kandidata pa tako niti reakciju kandidata na

prometnu situaciju. Ne polaže instruktor vožnje ispit već kandidat, a sankcija za počinjeni prekršaj na ispitu od strane kandidata jest pad na ispitu (odnedavno predlagatelj u svojoj nadležnosti ima pravo na zakonit uvid u sve audio-video zapise provedenih ispita). Predloženom izmjenom i dopunom članka 299. ostaje potpuno otvoreno pitanje odgovornosti za nastalu štetu eventualnim počinjenjem prekršaja za vrijeme provedbe ispita (npr. ispit na teretnom vozilu ili autobusu , ispitivač zadaje rutu, ulazak u usku ulicu , uz rub krošnje drveća, kako ne bi došlo do kidanja nadgrađa i svjetlosne signalizacije na nadgrađu ili klima uređaja, kandidat pri vožnji prelazi punu razdjelnu crtu, pada vozački ispit, a ako vozi po propisu dolazi do materijalne štete i postavlja se pitanje tko je odgovoran za nastalu štetu ili počinjeni prekršaj). Za vrijeme provođenja ispita za vozača C, CE kategorije bez obzira gdje ovlaštenu ispitivač sjedi, instruktor vožnje ne može intervenirati na nikakve komande, ukoliko sjedi na srednjem sjedalu, jer su ispitivaču dostupne nožne udvojene komande, uvjetno. Ukoliko instruktor vožnje sjedi na krajnjem desnom sjedalu, njemu nije moguće istovremeno fizički intervenirati na upravljaču, ali bi to mogao učiniti ovlaštenu ispitivač koji sjedi na središnjem sjedalu, (navedeno se može detaljno stručno elaborirati). Za vrijeme provođenja ispita za vozača AM , A1, A2 i A kategorije instruktor vožnje i ovlaštenu ispitivač ne mogu intervenirati, odnosno spriječiti mogući teži ili teški prekršaj, ali je zbog propisane javne nadležnosti odgovornost na ovlaštenom ispitivaču, njegovom davanju uputa i načinu vođenja ispita. Suštinsko pitanje odgovornosti za štetu šire je od same odgovornosti za prekršaj. Predloženom izmjenom se bitno otežava mogućnost utvrđivanja počinitelja prekršaja odnosno odgovornosti za prekršaj, budući da će se u svakom pojedinom slučaju morati utvrditi sve okolnost, činjenice ili dokazi slučaja (vještačenjem, simulacijom, saslušanjem sudionika i svjedoka), što će zasigurno doprinijeti dugotrajnom i financijski ispljujućem vođenju sudskih postupaka, čime će se dodatno opteretiti sudovi , što svakako nije od interesa niti za državu niti za potencijalno odgovorne osobe. Dakle, bez sustavnog i šireg reguliranja pitanja odgovornosti za prekršaje, ali i za štete nastale u postupku provođenja ispita kao i osposobljavanja kandidata za vozača, ovakva ishitrena i neprecizna izmjena zakona dovest će do dodatnih nejasnoća u primjeni, radi čega se dosadašnje uređenje iz kojeg se već i temeljem nadležnosti, za prekršaje za vrijeme osposobljavanja kandidata za vozača odgovara instruktor vožnje, a za prekršaje počinjene za vrijeme provođenja ispita iz Upravljanja vozilom odgovara ovlaštenu ispitivač ukazuje kao jedino logično s obzirom na činjenicu da osposobljavanje vodi i upravlja instruktor vožnje, a ispitom vodi i upravlja ovlaštenu ispitivač. Konačno, člankom 19. Pravilnika o načinu obavljanja i organiziranja vozačkih ispita te načinu izdavanja i oduzimanju licence ovlaštenog ispitivača propisano je kako se ispit iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom provodi na vozilu na kojem nema krovne ploče za označavanje vozila autoskole. Sa aspekta sigurnosti i prevencije jasno proizlazi kako je zakonodavac

	<p>predvidio i napravio ključnu razliku između osposobljavanja i provođenja ispita, umanjnjem uočljivosti ispitnih vozila prilikom provedbe javnih usluga u nadležnosti ovlaštenih ispitivača, u odnosu na vozila osposobljavanja kada je usluga u stvarnoj nadležnosti instruktora vožnje u autoškoli. Kandidat na ispitu – ispitanik za vrijeme trajanja ispita za vozača B, BE kategorije upravlja vozilom koje nije obilježeno oznakama autoškole te ostali sudionici u prometu nemaju spoznaju kako za upravljačem nije vozač sa valjanom vozačkom dozvolom pa tako niti ne očekuju vožnju i kretanje vozila mimo propisa i pravila. Sve što bi moglo smanjiti prekršaje, kao i posljedice proizašle iz prekršaja za vrijeme provođenja ispita, a što pomaže instruktoru vožnje za vrijeme osposobljavanja kandidata za vozača iz nastavnog predmeta Upravljanja vozilom, ukinuto je kako bi sada novim prijedlogom izmjena članka 299. za sve prekršaje teretili isključivo instruktora vožnje, stoga predloženo Nacrtom prijedloga izmjena i dopuna zakona nije i ne može biti prihvatljivo prekršajno, pravno niti provedbeno.</p>	
204	<p>Auto SL 91 d.o.o. Pula PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA , Članak 52. Članak 299. ne bi trebalo mijenjati ili se članak treba urediti kroz dodatnu stavku ili stavke, ovisno što krajnji cilj predlagatelja i što želi postići ovako predloženom izmjenom članka. U slučaju usvajanja takvog prijedloga treba suštinski unutar cijelog zakona pojasniti i redefinirati, odnosno razdvojiti pojam i razinu odgovornosti vozača / kandidata za vozača / ispitanika , te razinu nadležnosti i odgovornosti različito od osposobljavanja i provedbe ispita? Potrebno je urediti ili ostaviti postojeći članak nepromijenjen jer je obuhvatniji, a prijedlog nepotrebno unosi nejasnoće, posebno u uvjetima nastalih materijalnih ili nematerijalnih šteta osobama prisutnih u samom vozilu , a onda i prema trećim osobama. Nije jasno do koje razine se povećavam odgovornost instruktora vožnje, a do koje razine se spušta odgovornost ovlaštenog ispitivača tijekom provođenja ispita iz UV po svim kategorijama i razinama. Pitanja su sljedeća: 1. tko će biti osobe ili tijela i temeljem čega će se utvrđivati objektivna mogućnost (ne)sprečavanja prekršaja, pa bi se time odgovornost jasno i nedvojbeno prenijela na kandidata odnosno ispitanika koji nije u statusu vozača? 2. tko će se kazniti odnosno tko će biti odgovoran zbog prekršaja odnosno posljedica i šteta proizišlih iz osposobljavanja i provedbe ispita na AM, A1, A2, A kategorijama , te poligonskim radnjama (jer ovim Nacrtom prijedloga izmjena i dopuna članka 299. prekršaj je uvjetovan poduzimanjem ili nepoduzimanjem sigurnosnih radnji isključivo putem udvojenih komandi)? 3. iz navedenoga Nacrta prijedloga izmjena i dopuna proizlazi kako je moguća primjena prekršajne odgovornosti kandidata za vozača / ispitanika u slučaju kada su zbog nemogućnosti sprečavanja i nedostupnosti udvojenih komandi oslobođeni od odgovornosti instruktor vožnje, ovlaštteni ispitivač i dalje redom sve odgovorne osobe u autoškoli ili ispitnoj organizaciji? Programom osposobljavanja kandidat kao osoba koja upravlja vozilom tek se sprema i procjenjuje za pristupanje ispitu, a prilikom provedbe ispita kandidat</p>	<p>Nije prihvaćen Obzirom da je u praksi uočeno da instruktor vožnje sjedi na suvozačkom sjedalu prilikom polaganja ispita iz nastavnog predmeta upravljanja vozilom, stoga se ne može ovlaštenog ispitivača kazniti za prekršaj koji počinu kandidat za vrijeme polaganja ispita, jer se udvojene komande nalaze ispred suvozača, odnosno na mjestu na kojem u većini slučajeva sjedi instruktor vožnje. Dok su instruktor vožnje ili ovlaštteni ispitivač odgovorni za prekršaje koje počinu kandidat za vozača prilikom polaganja vozačkog ispita ovisno o tome kome su dostupne udvojene komade te je li mogao spriječiti prekršaj.</p>

	<p>se upravo zbog broja i težine počinjenih prekršaja ocjenjuje, odnosno provedba ispita se u slučaju diskriminirajućeg prekršaja prekida, uključujući pomaganje uporabom udvojenih komandi koje upravo služe sprječavanju nastanka posljedica proizašlih iz učinjenih grešaka odnosno prekršaja.</p>	
205	<p>IGOR TOMIČIĆ OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA, Članak 13.</p> <p>Ako se vozač bicikla kreće biciklističkom stazom usporedno sa cestom s pravom prednosti, nema smisla da pri prelasku kolnika mora usporiti i obratiti pažnju na vozila koja mu se približavaju sporednom cestom. Nadalje, vozač bicikla ne bi trebao biti kažnjen zbog loše izvedbe prometne infrastrukture. Ako se kretao biciklističkom stazom koja naglo prestaje prilikom prijelaza kolnika, nije smisleno da mora sići s bicikla i gurati ga kao pješak. Konačno, prijelaz kolnika na kojem nema označene biciklističke staze trebao bi biti dozvoljen i na biciklu, uz smanjenje brzine kretanja na brzinu kretanja pješaka.</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Intencija prijedloga izmjene članka 112. stavka 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama je povećanje sigurnost kako biciklista, osoba koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima, tako i vozača motornih vozila, iz razloga što prednost prolaska ne daje pravo da se na prijelazu preko ceste ne obraća pažnja na druge sudionike u prometu, te ne smanjuje brzina pri prelasku ceste. Navedena odredba obvezuje bicikliste i osobe koje upravljaju osobnim prijevoznim sredstvima da obrate pažnju na druge sudionike u prometu, bez obzira što imaju prednost pri prolasku. Slična odredba već postoji i za pješake. Ukoliko nema označene biciklističke staze biciklist mora sići s bicikla i gurati ga kao pješak. Navedena odredba štiti kako bicikliste, tako i druge sudionike u prometu.</p>
206	<p>ANDRO PAVUNA OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA, Članak 20.</p> <p>Iz postojećeg članka 149. st. 1. ZOSPC-a potrebno je izbaciti oslobođenje od obveze korištenja sigurnosnog pojasa (čl. 163.). Naime, posljednji primjeri policijskih službenika, djelatnika HZM i ostalih službi koji su sudjelovali u prometnim nezgodama gdje su zbog nekorištenja sigurnosnog pojasa ispali iz vozila i poginuli ili zadobili teške tjelesne ozljede ukazuju na potrebu korištenja sigurnosnog pojasa upravo u situacijama odlaska na intervenciju ili povratka s nje budući da se tada vozilom upravlja većom brzinom i u izazovnim uvjetima gdje je mogućnost nezgode povećana. Nema nikakvog racionalnog razloga zašto službene osobe ne bi koristile sigurnosni pojas kad posebnim uređajima daju svjetlosne ili zvučne signale. Naprotiv, ta ih odredba ohrabruje da pojas ne koriste ni kada sudjeluju u prometu bez zvučnih i svjetlosnih signala, a kada su u obvezi korištenja sigurnosnog pojasa. Uostalom, i sam MUP je upravo nekorištenje pojasa opravdano proglasio jednom od četiri ubojice u prometu. Povedite primjerom i vežite se. Uvijek!</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Izuzeće od obveze korištenja sigurnosnog pojasa za djelatnike žurnih službi propisano je za situacije kad posebnim uređajima daju svjetlosne ili zvučne znakove, odnosno prilikom izlaska na žurne intervencije. Vezanje sigurnosnim pojasom u svim ostalim situacijama je obveza za sve sudionike u prometu.</p>
207	<p>goran lovas OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA, Članak 23.</p> <p>zabrana korištenja mobitela i drugih uređaja na način koji ometa sigurno upravljanje vozilom osobi koja upravlja osobnim prijevoznim sredstvom.</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Zabrana korištenja mobitela i drugih uređaja na način koji ometa sigurno upravljanje vozilom osobi koja upravlja osobnim prijevoznim sredstvom je predložena u članku 23. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa.</p>
208	<p>Dunja Stolnik OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA, Članak 37.</p> <p>Simpatično koliko puta se ponavlja jedno te isto. Onda ću i ja ponavljati. Nije u kompetencijama obiteljskog liječnika odlučivati o nečijoj sposobnosti upravljanja vozilom. To je u domeni rada specijaliste medicine rada. Punoljetne osobe neka odgovaraju za svoje ponašanje u prometu.</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Predloženim izmjenama se ne nameće obveza liječnicima da bez pregleda određuju da vozač nije sposoban upravljati vozilom, već da vozača (pacijenta), koji je pregledan, na temelju svojih kompetencija upozori da privremeno nije sposoban upravljati vozilom, a da pri tome vozač nije dužan obaviti zdravstveni pregled na koji bi prema važećim propisima morao biti upućen. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog</p>

		liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.
209	<p>Auto SL 91 d.o.o. Pula OBRAZLOŽENJE ODREDBI PREDLOŽENOG ZAKONA, Članak 52.</p> <p>Obrazloženje izmjena dopuna članka nije potpuno. Iz predložene izmjene nije razvidno u čemu se sastoji jasnije propisivanje osim ukoliko je namjera predlagatelja jasno definirati odgovornost kandidata za vozača za počinjeni prekršaj, pa tako ne bi postojala prepreka izmjene i dopune unošenjem dodatnog stavka 2. u postojeći članak.</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Obzirom da je u praksi uočeno da instruktor vožnje sjedi na suvozačkom sjedalu prilikom polaganja ispita iz nastavnog predmeta upravljanja vozilom, stoga se ne može ovlaštenog ispitivača kazniti za prekršaj koji počinji kandidat za vrijeme polaganja ispita, jer se udvojene komande nalaze ispred suvozača, odnosno na mjestu na kojem u većini slučajeva sjedi instruktor vožnje. Dok su instruktor vožnje ili ovlašteni ispitivač odgovorni za prekršaje koje počinji kandidat za vozača prilikom polaganja vozačkog ispita ovisno o tome kome su dostupne udvojene komade te je li mogao spriječiti prekršaj.</p>
210	<p>Dario Oršić ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 2.</p> <p>Potrebno je definirati pojmove: biciklistička cesta, biciklistički put, biciklističko-pješačka staza ("Označava posebno izgrađenu stazu kojom se pješaci i biciklisti moraju kretati, gdje nisu posebno odvojene pješačka i biciklistička površina, a kretanje biciklista je prilagođeno kretanju pješaka.") kao što je definirano u Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi i Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama.</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Budući se ovdje radi o zakonskom prijedlogu, pravilnik kao propis nižeg ranga se usklađuje s zakonskim propisom, a ne obratno.</p>
211	<p>Dario Oršić ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 2.</p> <p>Članak 2, ubaciti novi stavak nakon stavka (21): »obilježeni prijelaz biciklističke staze« je dio kolničke površine namijenjen za prelaženje bicikala i osobnog prijevoznog sredstva preko kolnika, obilježen oznakama na kolniku i prometnim znakovima obavijesti. Objašnjenje: potrebno je definirati prometnu površinu koju koriste vozači bicikla i osobnog prijevoznog sredstva prilikom prelaska kolnika, a ista ne odgovara definiciji i prometnim oznakama "obilježenog pješačkog prijelaza"</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Mišljenja smo da navedeno nije potrebno, budući je važećim Zakonom propisana definicija biciklističke staze.</p>
212	<p>IGOR TOMIČIĆ ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 2.</p> <p>Članak 2, stavak 49: »bicikl« je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 30 km/h, ili prije, ako vozač prestane pokretati pedale</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Navedeno nije moguće, budući je definicija bicikla usklađena s DIREKTIVOM 2002/24/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 18. ožujka 2002. o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili tri kotača i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 92/61/EEZ i Uredbom (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala.</p>
213	<p>Dario Oršić ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 82.</p> <p>Dodati novi stavak nakon 12): "na način da parkiranjem vozila izlazi izvan gabarita označenog parkirnog mjesta, ako na taj način ometa druge</p>	<p>Prihvaćen</p> <p>Predmetno nije predmet izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>

	<p>sudionike u prometu (ili ako zauzme dva parkirna mjesta)" Objašnjenje: ovaj stavak bi dao legitimitet prometnom redaru da i takav način parkiranja sankcionira. Često svjedočimo tome da vozači skupih automobila zauzimaju po 2 parkirna mjesta ili da se primjerice na zelenom valu parkira produženi kombi koji onda zauzme 1,5 m jedne prometne trake jer je predugačak i praktički zablokira tu traku za promet. Također, ako takav kombi ili neko drugo vozilo s dugačkim prevjesom (od zadnjeg kotača do krajnje točke na odbojniku) parkira na okomitom ili kosom parkirnom mjestu skroz do rubnjaka može zauzeti cijelu širinu biciklističke staze i to se ne sankcionira jer je "uredno" parkiran na označenom mjestu. Ista situacija je kada postoji nogostup širine 1,6 metara, a vozači "naguraju"(a često nepotrebno jer su mjesta dovoljno dugačka) vozila skroz na rubnjak i zbog odbojnika koji prelazi preko rubnjaka uzmu 20-30 cm površine nogostupa i tada više nije ispunjen zakonski minimum širine od 1,6 m za kretanje pješaka. Tu spada i ometanje prolaza tramvaja na Maksimirskoj ili Ozaljskoj.</p>	
214	<p>Dario Oršić ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 82. Pod 8) nakon prvog zareza dodati: "na uzdužnom razmaku od 0,75 metara od biciklističke staze" Objašnjenje: Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi je propisao da uzdužna parkirna mjesta moraju biti označena na razmaku od 0,75 od biciklističke staze zbog opasnosti od otvaranja vrata, pa je logično da to vrijedi i za parkiranje kad nema označenih mjesta. Primjerice na Heinzelovoj ulici kod Radničke i Donjih Svetica.</p>	<p>Primljeno na znanje Zakon kao propis više pravne snage se ne usklađuje s pravilnikom kao propisom niže pravne snage, već obrnuto.</p>
215	<p>HRVATSKA GORSKA SLUŽBA SPAŠAVANJA ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 151. Sukladno ovom prijedlogu HGSS se navodi u čl.151.st.1. te su vozila HGSS-a tom odredbom izjednačena sa vozilima sudaca i državnih odvjetnika, inspektora cestovnog prometa, veterinarske inspekcije i drugima. Sasvim je razvidno da vozila HGSS-a sigurno ne pripadaju toj grupi vozila, veća spadaju u žurne službe iz čl.149.st.1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, budući je HGSS jedna od temeljnih operativnih snaga sustava civilne zaštite. Plastično je to najlakše prikazati ukoliko zamislimo situaciju da na istu intervenciju zajedno odlaze vozila HGSS-a, vatrogasne službe i vozila civilne zaštite, sukladno trenutnom prijedlogu bila bi sasvim realna mogućnost da tom prilikom vozilo HGSS-a počini prometni prekršaj, dok istodobno za istu vrstu vožnje vozila vatrogasne službe i civilne zaštite ne bi bila u prekršaju. Složit ćemo se kako bi takvu očitu nelogičnost trebalo izbjeći. Slijedom navedenog predlažemo brisanje HGSS-a iz čl.151.st.1. te uvrštavanje vozila HGSS-a u čl.149.st.1. na način da isti sada glasi: (1) Na vozila službe hitne pomoći, vozila sanitetskog prijevoza, vatrogasne službe, civilne zaštite, hrvatske gorske službe spašavanja, unutarnjih poslova, vojne policije i carine, kad posebnim uređajima daju svjetlosne ili zvučne znakove, ne primjenjuju se odredbe ovoga Zakona o ograničenju brzine (članak 52. – 55.), o propuštanju vozila i prednosti prolaska</p>	<p>Djelomično prihvaćen Hrvatska gorska služba spašavanja spada u žurne službe te je izuzeta od pojedinih odredbi ovog Zakona. Predloženim izmjenama čl. 151. HGSS-u je omogućeno izuzeće od prekršaja prekoračenja brzine.</p>

	<p>(članak 57.), o zabrani pretjecanja i obilaženja kolone vozila ili na pješačkom prijelazu ili prelaženju iz trake u traku (članak 70. stavak 1. točka 1., članak 74. i članak 75. stavak 1.), o zabrani presijecanja kolone pješaka (članak 89.) obvezi vezivanja sigurnosnim pojasom (članak 163.) te zabrani upotrebe mobitela (članak 196. stavak 3.).</p> <p>Navedenom izmjenom HGSS bi imao jednak tretman kao i druge žurne službe, a i podigao bi se stupanj sigurnosti svih sudionika u prometu, budući je cilj i potreba žurnih službi što prije i što sigurnije stići do unesrećenog/ih.</p>	
216	<p>Daniel Majer ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 199. Zakon o sigurnosti prometa na cestama – potiče brzu vožnju pod utjecajem alkohola! Svi znamo kako su najveći uzročnik prometnih nesreća brzina i alkohol. Dojma sam kako je Zakon takav da stimulira tu kombinaciju! Naime, mnogi kada popiju, posebno mladi, kažu si: „a sad sam već popio, ako me uhvate, ionako ću nadrljat“ pa povezu... Zakon o SIGURNOSTI prometa na cestama treba propisivati da kada netko tko vozi pod utjecajem alkohola i pri tome NE KRŠI druga pravila da se NE KAŽNJAVA (do 0,8 promila), a kažnjava s 1000 kn, odnosno s ½ na licu mjesta (do 1,5% promil). S preko 1,5% promil da je to onda KAZNENO DJELO i da je minimalna zajamčena kazna 6 mjeseci zatvora. Da kada je pod utjecajem alkohola i KRŠI druge propise, osim o brzini, da se kažnjava s 2000 kn; a da kada vozi pod utjecajem alkohola i brzinu prekorači za 10 (u naselju), odnosno 30 (van naselja) da ide 1-3 mjeseca u zatvor. Kada vozi pod utjecajem alkohola preko 30 km/h u naselju i 50 km/h izvan naselja da je to onda KAZNENO DJELO i da je minimalna zajamčena kazna 6 mjeseci zatvora, odnosno da mu se može izreći od 6 mjeseci do 5 godina pa će recidivisti na 5 godina u zatvor i k tome još bi bili u kaznenoj evidenciji. Još liberalnija ideja bila bi da policija uopće ne može zaustavljati vozila ukoliko vozači nisu u prekršaju, osim kada imaju akcije za Martinje i Vincelovo; a i tada bi trebalo vrijediti gore propisane kazne. Kada bi takvo zakonsko uređenje bilo, siguran sam da bi se broj prometnih nesreća se smanjio za 20%, jer bi se broj onih koji bi vozili brže pod utjecajem alkohola prepolovio, jer kada bi svi vozači znali da ih se neće zaustaviti i da će proći bez kazne, a da ako krše još koji propis da su onda kazne drakonske, ne bi riskirali. Dakle, popiješ do 0,8 promila i voziš 50 km/h u naselju, daješ pokazivače smjera, nikoga ne ugrožavaš, nema kazne..., s istom količinom (npr. 0,2) alkohola ako povežeš, čeka te zatvor...</p>	<p>Nije prihvaćen Alkohol je jedan od četiri "ubojice" u prometu te nikakvo povišenje maksimalnog praga razne alkohola u krvi ili litri izdahnutog zraka nije prihvatljivo.</p>
217	<p>Denis Pelosa ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 203. Postoji nužnost izmjene odnosno usklađenja članka 203. stavka 4. Zakona sa aktualnim i dugoročnim potrebama osiguravanja stručnih zaposlenika za potrebe osposobljavanja i provedbe ispita prema HR i EU trendovima, odnosno preporukama koje u smislu izvoda navodim - citiram u zadnjem djelu ovog komentara, kao dio argumentacije zahtjeva za ukidanjem najniže dobi od 24 godine, uz uvjetno</p>	<p>Nije prihvaćen Jedno od najvažnijih pitanja osposobljavanja kandidata za vozače kvaliteta je i osposobljenost instruktora vožnje. Kompetencije instruktora vožnje ključne su za poučavanje i prijenos znanja. Instruktori vožnje trebali bi biti u stanju učinkovito planirati, provoditi i vrednovati osposobljavanje kandidata za vozače. Razlozi za neprihvatanje prijedloga su status „mlađi vozač“, u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske, stjecanje vozačkog iskustva i</p>

moguće zamjenske kompenzacije posjedovanja vozačke dozvole sa 3 na 4 godine. Svakako je preporuka da se to pitanje uistinu riješi međuresorno obzirom da se radi o pitanju koje je sastavni dio ta u nacionalne strategije i rješavanja problematike održivosti radne, socijalne, ekonomske i obrazovne komponrnzr ali svakako i pitanje interne konkuretnosti i održivosti tržišta rada. Mladim stručnim osobama sa srednjom, višom ili visokom naobrazbom iz područja cestovnog prometa, uvjetom najniže dobi od 24 godine ograničava se pravodobniji pristup tržištu rada u zapošljavanju na poslovima instruktora vožnje B kategorije kako obvezujućim baznim zanimanjem , te slijedno odgođen pristup za poslove instruktora vožnje kategorija više razine, te nastavno pristup poslovima predavača , stručnog voditelja autoškole i ovlaštenog ispitivača. Također, bitno je napomenuti da autoškolama kao poslodavcima je na taj način ograničeno pravo na izbor i mogućnost stipendiranja stručnog osoblja prije 24. godine ukoliko nije uspostavljen radni odnos na puno ili nepuno radno vrijeme za poslove instruktora vožnje. Posebno treba napomenuti kako za te poslove ne postoji institucionalno reguliran uvjet trajanja rada kroz pripravnički radni odnos iako je opće poznato kako je osobi koja se prvi puta zapošljava na poslovim instruktora vožnje za uspješno savladavanje, te za procjenu i samoprocjenu uspješnosti potrebno najmanje od 4 do 6 mjeseci samostalnog rada uz stalnu raspoloživost iskusnog instruktora vožnje ili stručnog voditelja autoškole kao odgovorne osobe u djelatnosti. U tom smislu navodim nekoliko primjera - izvoda iz teksta i preporuka javnih tijela ili institucija.

-IZVJEŠĆE PUČKE PRAVOBRANITELJICE ZA 2018. Preporuke: 80. Ministarstvu rada i mirovinskog sustava, da uvažavajući stanje na tržištu rada, osigura mogućnosti redovnog zapošljavanja mladih radnika. -AKCIJSKI PLAN U PODRUČJU REGULIRANIH PROFESIJA U REPUBLICI HRVATSKOJ ZA RAZDOBLJE OD 2016. DO 2018. GODINE MINISTARSTVA RADA I MIROVINSKOGA SUSTAVA Zagreb, srpanj 2016. 6. Zaključak Akcijski plan u području reguliranih profesija u Republici Hrvatskoj rezultat je suradnje svih relevantnih dionika, od nadležnih ministarstava do strukovnih organizacija, kako bi se osiguralo da su predviđene mjere i aktivnosti provedive i prihvatljive na izvršnoj razini. Temelj Akcijskog plana jest provedena uzajamna evaluacija profesija na razini svih država članica Europske unije, sukladno članku 59. Direktive. Mjere predviđene ovim Akcijskim planom podloga su u daljnjem radu svih nadležnih tijela, a usmjerene su u korist pružatelja usluga, odnosno omogućavaju olakšan pristup profesiji nositeljima stručnih kvalifikacija i veće zapošljavanje. Provedba predloženih mjera ovisi o nadležnim tijelima, odnosno nositeljima mjera, a ministarstvo nadležno za rad kontinuirano će pratiti provedbu predloženih mjera u cilju osiguranja kvalitetnijeg procesa priznavanja i obavljanja reguliranih profesija u Republici Hrvatskoj. -STRATEŠKI PLAN MINISTARSTVA RADA I MIROVINSKOGA SUSTAVA za razdoblje od 2020. – 2022. CILJEVI Opći cilj 1. Povećati mogućnosti zapošljavanja Posebni cilj 1.1. Poticati zapošljavanje osoba u

dobre tehnike vožnje za poučavanje do navršene 21 godine, budući osoba može posjedovati vozačku dozvolu tri godine, ali da nema potrebno vozačko iskustvo, budući se ne traži vozački staž već samo posjedovanje vozačke dozvole dok staž nije moguće provjeriti. Iz navedenih razloga nismo u mogućnosti prihvatiti prijedlog, budući bi to dovelo urušavanja dostignutih standarda, bez mogućnosti unaprjeđenja sustava osposobljavanja. Uvažavajući dostignute standarde u procesu osposobljavanja kandidata za vozače i navedene argumente koji jasno ukazuju na posljedice možebitnih promjena uvjeta za osobe koje žele postati instruktori vožnje, potrebno je navesti i činjenicu da je u zadnjih dvije do tri godine prisutan trend smanjene zainteresiranosti osoba za zanimanje instruktora vožnje zbog određenih razloga (motiviranost, vrednovanje posla i rada, cijena rada, minimalna plaća, uvjeti rada, visina primanja itd.).

	<p>nepovoljnom položaju na tržištu rada Posebni cilj 1.2 Poticati uključivanje mladih osoba na tržište rada Posebni cilj 1.3. Uskladiti obrazovanje s potrebama tržišta rada Posebni cilj 1.4. Povećati dostupnost usluga cjeloživotnog profesionalnog usmjeravanja i razvoja karijere -ANALIZA STANJA I PREPORUKE ZA RAZVOJ DALJNJIH AKTIVNOSTI ZA OSOBE U NEET STATUSU MINISTARSTVA RADA I MIROVINSKOGA SUSTAVA, 2018 S druge strane, podaci HZZ-a daju prikaz registriranog (nezaposlenog) dijela NEET populacije. Na slici 4 prikazano je stanje u prosincu 2017. u kojem je vidljivo da je među nezaposlenim mladima u dobi 15-29 najbrojnija skupina u dobi između 20 i 24 godine starosti, nakon čega odmah slijede oni između 25 i 29, dok je najmanje onih najmlađih (15-19). Među svim dobnim (pod)skupinama najbrojniji su oni za završenom srednjom školom iako među najstarijom dobnom skupnom (25-29) visoki udio među nezaposlenima (40%) čine oni koji su završili više ili visoko obrazovanje. Navedeni ciljevi istaknuti su i u slijedećim strateškim i planskim dokumentima Republike Hrvatske te Europske unije. Povećanje stope zaposlenosti, usklađivanje ponude i potražnje na tržištu rada te jačanje aktivnosti informiranja sudionika na tržištu rada u cilju aktivacije radne snage osnovni su ciljevi Smjernicama za razvoj i provedbu aktivne politike zapošljavanja u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2018. do 2020. godine (dalje u tekstu: Smjernice). Dugoročni cilj postavljen Smjernicama je kompetentna i prilagodljiva radna snaga koja će moći odgovoriti zahtjevima tržišta rada te međusobno povezane institucije tržišta koje mogu pružiti visoko kvalitetnu uslugu. -VIJESTI EUROPSKOG PARLAMENTA - COVID-19 Kako EU želi spriječiti nezaposlenost mladih? Smanjenje nezaposlenosti mladih u doba koronavirusa Prije pandemije nezaposlenost mladih u EU-u (od 15 do 24 godine) iznosila je 14,9 posto, što je smanjenje u odnosu na najvišu razinu od 24,4 posto zabilježenu 2013. godine. U kolovozu 2020. nezaposlenost je bila 17,6 posto i očekuje se da će nastaviti rasti. Prema Komisijinoj ljetnoj gospodarskoj prognozi 2020. gospodarstvo EU-a smanjit će se za 8,3 posto u 2020., što bi dovelo do najveće recesije u povijesti EU-a. Kako bi ublažila posljedice za mlade, Europska komisija u srpnju 2020. predlaže „Potporu za zapošljavanje mladih – lakši prelazak u svijet rada za novu generaciju”.</p>	
218	<p>HGK ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 203. Udruženje autoškola HGK predlaže u konačnom prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama izmjenu članka 203. stavak 4. Zakona koji trenutno glasi: „(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. Predlaže se izmjena ove odredbe na način da se iz iste briše riječi ...“ te koja je navršila 24 godine starosti“ te bi isti trebao glasiti: „(4) Instruktor vožnje u autoškoli može biti osoba sa zanimanjem instruktora vožnje</p>	<p>Nije prihvaćen Jedno od najvažnijih pitanja osposobljavanja kandidata za vozače kvaliteta je i osposobljenost instruktora vožnje. Kompetencije instruktora vožnje ključne su za poučavanje i prijenos znanja. Instruktori vožnje trebali bi biti u stanju učinkovito planirati, provoditi i vrednovati osposobljavanje kandidata za vozače. Razlozi za neprihvatanje prijedloga su status „mladi vozač“, u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske, stjecanje vozačkog iskustva i dobre tehnike vožnje za poučavanje do navršene 21 godine, budući osoba može posjedovati vozačku dozvolu tri godine, ali da nema potrebno vozačko iskustvo, budući se ne traži vozački staž već samo posjedovanje vozačke dozvole dok staž nije moguće provjeriti. Iz navedenih razloga nismo u mogućnosti</p>

koja ima najmanje tri godine vozačku dozvolu za vozila B kategorije, zdravstveno sposobna za vozača i kojoj je izdana dozvola instruktora vožnje određene kategorije.” OBRAZLOŽENJE I KOMENTAR: Već nekoliko godina uočava se problem nedostajućeg kadra i suženi izbor kvalitetno i stupnjevito educiranih licenciranih instruktora vožnje B i viših kategorija, a posljedično tome predavača prometnih propisa i stručnih voditelja autoškole, što konačno rezultira i nedostatkom potrebnih i kvalitetnih kadrova za poslove ovlaštenih ispitivača. Trenutno propisani uvjeti nisu prihvatljivi ne odgovaraju promicanju strategije razvoja dualnog obrazovanja, a u ovom slučaju nakon stečenog srednje školskog obrazovanja mladih punoljetnih osoba dobne skupine od 21-24 godine. Prilikom ranije odražavanih eSavjetovanja na Izmjene i dopune predmetnog zakona HGK je zajedno sa nizom drugih sudionika uputila prijedlog izmjena članka 203. stavka 2. zakona, ali ovoga puta ponavljamo i upućujemo ispravak obzirom da nema potrebe unositi najnižu dob jer polaganju ispita iz nastavnog predmeta upravljanje vozilom za vozačku dozvolu B kategorije može pristupiti osoba tek nakon navršanih 18 godina starosti. Kako su već unaprijed definirana tri uvjeta, uz postojeće odredbe zakona o uvjetu pravomoćne neosuđivanosti te obveze pristupanja stručnim provjerama za sve osobe koje obavljaju poslove instruktora vožnje. Tom izmjenom postigao bi se društveno koristan učinak i povećava zapošljivost mladih punoljetnih osoba sa razinom srednje školskog ili visokog obrazovanja u području cestovnog prometa, uz povećani izbor i konkurentnost na tržištu rada unutar djelatnosti P 85.53 ostalo obrazovanje. Po trenutno važećem zakonu, mladi ljudi koji završe srednju prometnu školu sa 17, 18 godina starosti života i završe program usavršavanja za instruktora vožnje, moraju čekati šest godina na mogućnost zapošljavanja na poslovima instruktora vožnje. U tom razdoblju mladim nezaposlenim osobama srednje ili više stručne spreme je u potpunosti ograničen pristup zapošljavanja na poslovima instruktora vožnje. Nastavno, onemogućeno je i stjecanje prava na obavljanje pripravničkog staža uređenom radnim zakonodavstvom npr. u trajanju od 6 mjeseci i prije 22. godine starosti. Studentima cestovnog prometa onemogućeno je stjecanje potrebnog radnog iskustva, a usporeno pravo na daljnji razvoj u smjeru dodatnog licenciranja za instruktora vožnje viših kategorija, predavača i time dolazi do umanjene zainteresiranosti ovog nekada atraktivnog zanimanja. Slijedno tome, potencijalni kadrovi nisu zainteresirani i odlaze u druga zanimanja ili djelatnosti, a svjedočimo i pojačanom odlasku na rad izvan RH. Istovremeno popuna kadrovima „uvoznom“ radnom snagom u trenutnim uvjetima nije primjenjiva. U prilog gore navedenom prijedlogu i pripadajućem obrazloženju dodatno navodimo sljedeće: - da je najniža starosna dob za instruktora vožnje u državama članicama EU: Belgija 18 godina, Francuska 18 godina, Portugal 20 godina, Španjolska 20 godina, Italija 21 godina, Švicarska 21 godina, Njemačka 22 godine, Mađarska 22 godine (prema podacima Hrvatskog autokluba iz 2015. godine). - da je minimalna starosna dob za

prihvatiti prijedlog, budući bi to dovelo urušavanja dostignutih standarda, bez mogućnosti unaprjeđenja sustava osposobljavanja. Uvažavajući dostignute standarde u procesu osposobljavanja kandidata za vozače i navedene argumente koji jasno ukazuju na posljedice možebitnih promjena uvjeta za osobe koje žele postati instruktori vožnje, potrebno je navesti i činjenicu da je u zadnjih dvije do tri godine prisutan trend smanjene zainteresiranosti osoba za zanimanje instruktor vožnje zbog određenih razloga (motiviranost, vrednovanje posla i rada, cijena rada, minimalna plaća, uvjeti rada, visina primanja itd.).

	<p>upravljanje vozilom C i CE kategorije 18 godina, ukoliko vozač posjeduje početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu - da je minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije 21 godina, ukoliko vozač posjeduje početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu - da vozač taksija može raditi nakon završene srednje škole i navršene 21 godine starosti života, ukoliko vozač posjeduje početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu - da je minimalna starosna dob za upravljanje vozilima za prijevoz opasnih tvari (ADR) 21 godina, ukoliko vozač posjeduje ADR potvrdu o osposobljenosti vozača vozila koja prevoze opasne tvari.</p>	
219	<p>Dario Oršić ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 203. Već preko 10 godina na Fakultetu prometnih znanosti postoji smjer „Gradski promet“ koji sadrži i na kojem se izvode svi ključni predmeti kao i na cestovnom smjeru (Tehn. cestovnog prometa, Sigurnost cestovnog i gradskog prometa 1 i 2, Cestovne/gradske prometnice, Održavanje cestovnih vozila/vozila jgp, Osnove prometne infrastrukture, Cestovna telematika, Prometna signalizacija, Prometno-tehničke ekspertize itd...) te bi ga trebalo uvažiti i ubaciti u ovaj Zakon jer se trenutno ograničava mogućnost zaposlenja u autoškola ili stp zbog izričito navedenog završenog cestovnog smjera kao uvjeta za te djelatnosti (nekad gradskog smjera nije bilo, pa je cestovni naveden da se napravi razlika od zračnog, poštanskog, vodnog i drugih smjerova prometa koji se uvelike razlikuju od cestovnog). Ukratko, u suštini gradski promet i jest dio cestovnog prometa. Odnosi se i na članak 208, 260 i 278.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Prijedlog za izmjenom članaka 203. i 208. Važećeg Zakona nije prihvaćen iz razloga nije točan navod da nema suštinske razlike u usporedbi studijskih programa smjera „cestovni promet“ i programa smjera „gradski promet“. Proučavanjem Nastavnog programa preddiplomskog sveučilišnog studija za smjer: Cestovni promet i za smjer: Gradski promet, uočeno kako je od ukupno osam predmeta/kolegija, pet predmeta/kolegija različito i to je suštinska razlika između ova dva smjera. Primjerice, u okviru Nastavnog programa smjer cestovni promet, postoji predmet Cestovna prijevozna sredstva, dok u okviru Nastavnog programa smjer gradski promet, postoji samo predmet Vozila za javni gradski prijevoz (tramvaj i autobus). Osim navedenog primjera i sljedeći predmeti su različiti, tj. sadržani u Nastavnom programu smjer cestovni promet, a nisu sadržani u programu smjer gradski promet, Cestovne prometnice I, Integralni i intermodalni sustavi, Održavanje cestovnih vozila i špedicija. Slično stanje je i s Nastavnim programom diplomskog sveučilišnog studija u trajanju od četiri semestra, u kojem od ukupno 11 predmeta, šest je različito. Primjerice, u Nastavnom programu smjer gradski promet nema ključnog predmeta PROMETNO-TEHNIČKE EKSPERTIZE I SIGURNOST (Prometne nesreće i sigurnost) i sl. Temeljem analize sadržaja Nastavnih programa postoje značajne razlike, smjer cestovni promet znatno je po sadržaju širi i sveobuhvatniji, te nije poželjno izjednačavati ove smjerove, a što je dokaz i različitosti na Fakultetu prometnih znanosti u okviru studija za smjer cestovni promet i za smjer gradski promet Prijedlog se prihvaća za članke 260. i 278. Zakona.</p>
220	<p>Dario Oršić ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 208. Dodati pod (4) iza: (cestovnog "ili gradskog") Koje to kompetencije i znanja ima osoba koja je završila cestovni smjer, a nema osoba koja je završila gradski smjer?</p>	<p>Nije prihvaćen Prijedlog za izmjenom članaka 203. i 208. Važećeg Zakona nije prihvaćen iz razloga nije točan navod da nema suštinske razlike u usporedbi studijskih programa smjera „cestovni promet“ i programa smjera „gradski promet“. Proučavanjem Nastavnog programa preddiplomskog sveučilišnog studija za smjer: Cestovni promet i za smjer: Gradski promet, uočeno kako je od ukupno osam predmeta/kolegija, pet predmeta/kolegija različito i to je suštinska razlika između ova dva smjera. Primjerice, u okviru Nastavnog programa smjer cestovni promet, postoji predmet Cestovna prijevozna sredstva, dok u okviru Nastavnog programa smjer gradski promet, postoji</p>

		samo predmet Vozila za javni gradski prijevoz (tramvaj i autobus). Osim navedenog primjera i sljedeći predmeti su različiti, tj. sadržani u Nastavnom programu smjer cestovni promet, a nisu sadržani u programu smjer gradski promet, Cestovne prometnice I, Integralni i intermodalni sustavi, Održavanje cestovnih vozila i špedicija. Slično stanje je i s Nastavnim programom diplomskog sveučilišnog studija u trajanju od četiri semestra, u kojem od ukupno 11 predmeta, šest je različito. Primjerice, u Nastavnom programu smjer gradski promet nema ključnog predmeta PROMETNO-TEHNIČKE EKSPERTIZE I SIGURNOST (Prometne nesreće i sigurnost) i sl. Temeljem analize sadržaja Nastavnih programa postoje značajne razlike, smjer cestovni promet znatno je po sadržaju širi i sveobuhvatniji, te nije poželjno izjednačavati ove smjerove, a što je dokaz i različitosti na Fakultetu prometnih znanosti u okviru studija za smjer cestovni promet i za smjer gradski promet.
221	<p>Dunja Stolnik ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 233. Ponavljanje je majka učenja. O nečijoj (ne)sposobnosti za upravljanje vozilom odlučuje spec. medicine rada, a ne obiteljski ili neki drugi liječnik (vjerovali ili ne, postoje kompetencije koje se razlikuju od specijalizacije do specijalizacije). Isto kao što je operativni zahvat na mozgu u domeni rada neurokirurga. Ili mislite da bi i to trebao raditi obiteljski liječnik? Nekako se podrazumijeva samo po sebi. Neka svatko odgovara za svoje ponašanje.</p>	<p>Djelomično prihvaćen Moramo istaknuti kako nitko osim izabranog liječnika ne zna bolje cjeloukupno zdravstveno stanje pacijenta, iz razloga što isti ima uvid u zdravstveni karton samog pacijenta. Odredba stavka 4. je usklađena s odredbom stavka 3. te je izmijenjena na način da su osim liječnika opće medicine (izabranog liječnika) dodane riječi „liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača“, čime je proširen krug liječnika koji mogu donijeti odluku o privremenoj nesposobnosti pacijenta, odnosno vozača. Ističemo da je na ovaj način odgovornost za nepoštivanje privremene nesposobnosti za upravljanjem vozilo usmjerena upravo na vozače, koji su dužni poštivati privremeno izrečenu mjeru. U protivnom su za iste vozače predviđene sankcije.</p>
222	<p>Goran Horvatović ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 243. točka 3 članka koja glasi 3) registarske pločice za mopede bi se trebala odnositi i na tzv e - romobile i bicikle čija radna snaga e motora prelazi 0,35kWh</p>	<p>Nije prihvaćen Budući bi se vozila koja ne zadovoljavaju oba uvjeta (snage i brzine) razvrstavala u L1 kategoriju ukoliko zadovoljavaju homologacijske zahtjeve, navedeno nije potrebno.</p>
223	<p>ANTE BOŠKOVIĆ ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 243. Ako želim prevoziti bicikl na nosaču koji se montira se na kuku automobila i legalno se prodaje u HR: 1) u prekršaju sam jer automobil nema vidljivu stražnju tablicu, zaklanja ju bicikl 2) ako prebacim tablicu sa automobila na sam nosač - u prekršaju sam jer automobil nema 2 tablice 3) ako ispišem tablicu i zalijepim na nosač (na prostor za tablicu) - u prekršaju sam zbog krivotvorenja dokumenta Nadam se da u svrhu promoviranja turizma i ekonomije, možemo li ažurirati zakon kao što je slučaj i u mnogim EU državama, u kojima se ovo jednostavno rješava zaduživanjem treće tablice, bilo identične ili u drugoj boji, ili još jednostavnije - javnim servisom koji izrađuje duplikat tablice (plastične, čak i naljepnica) sa namjenom stavljanja na nosače koji se sami po sebi ne registriraju. Svrha vidljivosti registracijske oznake na nosaču je daleko ispred rizika da bi netko mogao takve tablice staviti na vozilo, posebno ako nisu istog dizajna boje, materijala. Unaprijed hvala.</p>	<p>Nije prihvaćen Trenutno važećim odredbama ZSPC-a je propisano da pločice na vozilu moraju biti postavljene tako da se dobro vide, ne smiju se oštećivati, ne smije se dodavati sadržaj koji nije propisan i moraju biti čitljive. Ako na vozilo montirate nosač za bicikle koji se legalno prodaje u RH te ukoliko je proizvođač nosača predvidio mjesto za registarsku pločicu, a isti ima sve preduvjete kao i vozilo, mišljenja smo da je sa stajališta sigurnosti puno bolje da se pločica stavi na nosač nego da je zaklonjena ili da se bicikli loše učvršćuju na samom nosaču samo kako bi registarska pločica bila vidljiva, a i sama intencija zakonodavca je bila da registarska oznaka bude vidljiva i prepoznatljiva.</p>

224	<p>Auto SL 91 d.o.o. Pula ODREDBE VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ILI DOPUNJUJU, Članak 299. Mišljenje kako prijedlog izmjena i dopuna članka neće dati potrebna pojašnjenja, odnosno ukoliko je potrebno tada ga treba jasnije urediti kako bi se postigli željeni ciljevi pojašnjenje razine prekršajne odgovornosti.</p>	<p>Primljeno na znanje Primljeno na znanje</p>
-----	--	---

USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (preinačena) Tekst značajan za EGP

2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

3. Usklađenost odredbi propisa Europske unije (sekundarni izvori prava) s odredbama prijedloga propisa

a)	b)	c)	d)
Odredbe propisa Europske unije	Odredbe prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Euro

		<p>unije u potpunosti preuzet u odredbama prijedloga propisa?</p>	<p>pske unije preuzet ili je djelo mičn o preuzet u odredbu prijedloga propisa)</p>
<p>Članak 1.</p> <p>Obrazac dozvole</p> <p>1. U skladu s odredbama ove Direktive, države članice uvode nacionalnu vozačku dozvolu temeljenu na obrascu Zajednice iz Priloga I. Oznaka na 1. strani obrasca vozačke dozvole Zajednice sadrži razlikovnu oznaku države članice koja izdaje dozvolu.</p> <p>2. Ne dovodeći u pitanje propise o zaštiti podataka, države članice mogu u vozačku dozvolu ugraditi memorijsku podršku (mikročip) kao sastavni dio vozačke dozvole čim Komisija, u skladu s postupkom iz članka 9. stavka 2. propiše zahtjeve u pogledu mikročipa iz Priloga I. namijenjenih izmjeni sporednih odredaba ove Direktive njezinim nadopunjavanjem. Ti zahtjevi predviđaju homologaciju EZ-a koja se dodjeljuje samo ako se dokaže sposobnost sprečavanja pokušaja zlorabe ili izmjene podataka.</p> <p>3. Mikročip mora sadržavati usklađene podatke o vozačkoj dozvoli navedene u Prilogu I.</p> <p>Nakon savjetovanja s Komisijom, države članice mogu pohraniti dodatne podatke ako to ni na koji način ne dovodi u pitanje provedbu ove Direktive.</p>			

<p>U skladu s postupkom iz članka 9. stavka 2., Komisija može izmijeniti Prilog I. kao jamstvo buduće interoperabilnosti.</p> <p>4. Uz suglasnost Komisije, države članice mogu prilagoditi obrazac iz Priloga I. u skladu s potrebama računalne obrade vozačke dozvole.</p>			
<p>Članak 2.</p> <p>Uzajamno priznavanje</p> <p>1. Države članice uzajamno priznaju vozačke dozvole koje su izdale.</p> <p>2. Kada imatelj valjane nacionalne vozačke dozvole koja nema razdoblje valjanosti iz članka 7. stavka 2. stekne uobičajeno boravište u državi članici koja nije država koja je izdala vozačku dozvolu, država članica domaćin može na dozvolu primijeniti razdoblje valjanosti utvrđeno u tom članku tako da po isteku razdoblja od dvije godine od dana kada je imatelj stekao uobičajeno boravište na njezinom državnom području produlji razdoblje valjanosti vozačke dozvole.</p>			
<p>Članak 3.</p> <p>Mjere protiv krivotvorenja</p> <p>1. Države članice poduzimaju sve potrebne korake kako bi izbjegle svaku opasnost od krivotvorenja vozačkih dozvola, uključujući obrasca vozačke dozvole izdane prije stupanja na snagu ove Direktive. One će o tome obavijestiti Komisiju.</p> <p>2. Materijal koji se koristi za vozačku dozvolu, određen u Prilogu I., zaštićuje se od krivotvorenja primjenom specifikacija namijenjenih izmjeni sporednih odredaba ove Direktive njezinim nadopunjavanjem, koje Komisija utvrđuje u skladu s postupkom iz članka 9. stavka 2. Države članice mogu uvesti dodatna sigurnosna svojstva.</p> <p>3. Države članice osiguravaju da do 19. siječnja 2033. sve izdane vozačke dozvole i one koje su u opticaju ispunjavaju sve zahtjeve ove Direktive.</p>			

Članak 4.

Kategorije, definicije i najniža dob

1. Vozačkom dozvolom iz članka 1. stječe se pravo na upravljanje motornim vozilima prema niže definiranim kategorijama. Dozvola se izdaje prema najnižoj starosnoj dobi, navedenoj za svaku kategoriju. „Motorno vozilo” je svako vozilo s vlastitim pogonom koje vozi po cesti i nije željezničko vozilo.

2. Mopedi:

Kategorija AM:

- vozila s dva ili vozila na tri kotača iz članka 1. stavka 2. točke (a) Direktive 2002/24/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. ožujka 2002., o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili s tri kotača (5), čija najveća konstrukcijska brzina nije veća od 45 km/h (osim onih čija je najveća konstrukcijska brzina manja ili jednaka 25 km/h) te laki četverocikli iz članka 1. stavka 3. točke (a) Direktive 2002/24/EZ,
- najniža starosna dob za kategoriju AM je 16 godina.

3. Motocikli s bočnom prikolicom ili bez nje i motorni tricikli:

- „motocikl” je vozilo na dva kotača s bočnom prikolicom ili bez nje, kako je utvrđeno u članku 1. stavku 2. točki (b) Direktive 2002/24/EZ,
- „motorni tricikl” je vozilo s tri simetrično razmještena kotača, kako je definirano u članku 1. stavku 2. točki (c) Direktive 2002/24/EZ;

(Kategorija A1:

a

-) — motocikli s cilindrom čiji kapacitet nije veći od 125 kubičnih centimetara, snaga koja nije veća od 11 kW i omjerom snaga/težina koji nije veći od 0,1 kW/kg,
 - motorni tricikli čija snaga nije veća od 15 kW,
 - najniža starosna dob za kategoriju A1 je 16 godina;

(Kategorija A2:

b

-) — motocikli čija snaga nije veća od 35 kW i s omjerom snaga/težina koji nije veći od 0,2 kW/kg i koji ne proizlazi iz vozila dvostruko veće snage,
 - najniža starosna dob za kategoriju A2 je 18 godina;

(Kategorija A:

c

)i.motocikli

—najniža starosna dob za kategoriju A je 20 godina. Međutim, vožnja motocikla ove kategorije dopuštena je samo osobama s najmanje dvije godine iskustva vožnje motocikala s dozvolom za kategoriju A2. Uvjet o prethodnom iskustvu nije nužan ako kandidat za dozvolu ima najmanje 24 godine;

ii. motorni tricikli čija je snaga veća od 15 kW

— najniža starosna dob za motorne tricikle čija je snaga veća od 15 kW iznosi 21 godinu.

4. Motorna vozila:

—„motorna vozila” su sva vozila na motorni pogon koja se uobičajeno koriste za prijevoz osoba ili roba cestom ili za cestovnu vuču vozila koja se koriste za prijevoz osoba ili roba. Ovaj pojam uključuje trolejbuse, tj. vozila priključena na električni vod koja ne voze po tračnicama. Ne uključuje poljoprivredne ili šumarske traktore,

—„poljoprivredni ili šumarski traktor” je vozilo na motorni pogon koje se kreće na kotačima ili gusjenicama i ima najmanje dvije osovine, čija je glavna funkcija u njegovoj vučnoj snazi i koje je projektirano prije svega za vuču, guranje, prijevoz ili upravljanje određenim alatima, strojevima ili priključnim vozilima koje se koriste u vezi s poljoprivrednim ili šumarskim radovima i čija je upotreba za prijevoz osoba ili roba cestom ili za cestovnu vuču vozila koja se koriste za prijevoz osoba ili roba samo sekundarna funkcija;

(Kategorija B1:

a

)— četverocikli iz članka 1. stavka 3. točke (b) Direktive 2002/24/EZ,

— najniža starosna dob za kategoriju B1 je 16 godina,

—kategorija B1 nije obvezna; u državama članicama koje ne uvedu ovu kategoriju vozačkih dozvola, za upravljanje takvim vozilima zahtijeva se vozačka dozvola kategorije B;

(Kategorija B:

b

) motorna vozila čija najveća dopuštena masa nije veća od 3 500 kg, projektirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača; motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg.

Ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o predmetnoj homologaciji vozila, motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa ove kombinacije nije

veća od 4 250 kg. U slučaju da je masa takve kombinacije veća od 3 500 kg, države članice, u skladu s odredbama Priloga V., zahtijevat će da se ovakvom kombinacijom može upravljati samo nakon:

- završenog osposobljavanja, ili
- položenog ispita vještina i ponašanja.

Države članice mogu zahtijevati ispunjenje oba uvjeta, tj. završeno osposobljavanje i položen ispit vještina i ponašanja.

Države članice naznačuju pravo na upravljanje takvom kombinacijom na vozačkoj dozvoli pomoću odgovarajućeg koda Zajednice.

Najniža starosna dob za kategoriju B je 18 godina;

(Kategorija BE:

c

-)—ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za dotična vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i prikolice ili poluprikolice čija najveća dopuštena masa nije veća od 3 500 kg,
 - najniža starosna dob za kategoriju BE je 18 godina;

(d)Kategorija C1:

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

(Kategorija C1E:

e

-)—ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za dotična vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije C1 i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg,
 - ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za dotična vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, pod uvjetom da dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg,
 - najniža starosna dob za kategorije C1 i C1E je 18 godina, ne dovodeći u pitanje odredbe o upravljanju takvim vozilima iz Direktive 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičkoj izobrazbi vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz roba ili putnika [\(6\)](#);

(f)Kategorija C:

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

(Kategorija CE:

g

)—ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za dotična vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog kategorije C i njegove prikolice ili poluprikolice čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg,

—najniža starosna dob za kategorije C i CE je 21 godina, ne dovodeći u pitanje odredbe Direktive 2003/59/EZ o upravljanju takvim vozilima;

(h)Kategorija D1:

motorna vozila projektirana i izrađena za prijevoz najviše 16 putnika uz vozača i čija najveća dužina nije veća od 8 m; motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

(Kategorija D1E:

i

)—ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za dotična vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D1 i priključnog vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg,

—najniža starosna dob za kategorije D1 i D1E je 21 godina, ne dovodeći u pitanje odredbe Direktive 2003/59/EZ o upravljanju takvim vozilima;

(j)Kategorija D:

motorna vozila projektirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača; motorna vozila kojima se može upravljati s dozvolom kategorije D mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

(Kategorija DE:

k

)—ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o homologaciji za dotična vozila, kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D i priključnog vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg,

—najniža starosna dob za kategorije D i DE je 24 godine, ne dovodeći u pitanje odredbe Direktive 2003/59/EZ o upravljanju takvim vozilima.

5. Uz suglasnost Komisije, države članice iz primjene ovog članka mogu izuzeti određene posebne vrste vozila na motorni pogon, kao što su posebna vozila za osobe s invaliditetom.

<p>Države članice iz primjene ove Direktive mogu izuzeti vozila koja koriste oružane snage ili civilna zaštita ili koja su pod njihovim nadzorom.</p> <p>6. Države članice mogu povisiti ili sniziti najnižu starosnu dob za izdavanje vozačkih dozvola:</p> <p>(a) za kategoriju AM sniziti na 14 godina ili povisiti na 18 godina;</p> <p>(b) za kategoriju B1 povisiti na 18 godina;</p> <p>(za kategoriju A1 povisiti na 17 ili 18 godina,</p> <p>c) —ako postoji razlika od dvije godine između najniže starosne dobi za kategoriju A1 i najniže starosne dobi za kategoriju A2, i —ako se zahtijeva najmanje dvije godine iskustva vožnje motocikala kategorije A2 prije davanja dozvole upravljanja motociklima kategorije A, kako je navedeno u članku 4. stavku 3. točki (c) podtočki i.;</p> <p>(d) za kategorije B i BE na niže do 17 godina.</p> <p>Države članice mogu sniziti najnižu dob za kategoriju C na 18 godina i za kategoriju D na 21 godinu, za:</p> <p>(a) vozila koja koristi vatrogasna služba i vozila koja se koriste za održavanje javnog reda i mira;</p> <p>(b) vozila koja provode ispitivanja na cesti u svrhu popravka ili održavanja.</p> <p>Vozačke dozvole koje se izdaju osobama niže starosne dobi od one navedene u stavicima 2. do 4., u skladu s ovim stavkom, vrijede samo na području države članice koja dozvolu izdaje, sve dok vlasnik dozvole ne dosegne granicu najniže starosne dobi navedenu u stavicima 2. do 4.</p> <p>Države članice mogu na svom području priznati valjanost vozačkih dozvola izdanih vozačima mlađim od najniže starosne dobi navedene u stavicima 2. do 4.</p>			
<p>Članak 5.</p> <p>Uvjeti i ograničenja</p> <p>1. U vozačkim dozvolama treba navesti uvjete pod kojima je vozač stekao pravo na upravljanje vozilima.</p> <p>2. Ako je zbog tjelesne invalidnosti vožnja dopuštena samo za određene vrste vozila ili za prilagođena vozila, ispit vještina i ponašanja predviđen u članku 7. treba provesti u takvom vozilu.</p>			

<p>Članak 6.</p> <p>Stupnjevanje i jednakovrijednost kategorija</p> <p>1. Izdavanje vozačkih dozvola podliježe sljedećim uvjetima:</p> <p>(a) dozvole za kategorije C1, C, D1 i D izdaju se vozačima koji već imaju pravo upravljati vozilima kategorije B;</p> <p>(b) dozvole za kategorije BE, C1E, CE, D1E i DE izdaju se samo vozačima koji već imaju pravo upravljati vozilima kategorija B, C1, C, D1 i D.</p> <p>2. Valjanost vozačkih dozvola određuje se kako slijedi:</p> <p>(a) dozvole dodijeljene za kategorije C1E, CE, D1E ili DE vrijede samo za kombinacije vozila kategorije BE;</p> <p>(b) dozvole dodijeljene za kategoriju CE vrijede za kategoriju DE sve dok njihovi imatelji imaju pravo upravljati vozilima kategorije D;</p> <p>(c) dozvole koje su dodijeljene za kategoriju CE i DE vrijede za kombinacije vozila u kategorijama C1E i D1E;</p> <p>(d) dozvole dodijeljene za bilo koju kategoriju valjane su za vozila kategorije AM. Međutim, za vozačke dozvole izdane na svom području, država članica može ograničiti jednakovrijednost za kategoriju AM na kategorije A1, A2 i A ako ta država članica uvede praktično ispitivanje uvjeta za dobivanje kategorije AM;</p> <p>(e) dozvole izdane za kategoriju A2 vrijede i za kategoriju A1;</p> <p>(f) dozvole izdane za kategorije A, B, C ili D vrijede i za kategorije A1, A2, B1, C1 ili D1.</p> <p>3. Za vožnju na svom području, države članice mogu odobriti sljedeće jednakovrijednosti:</p> <p>(a) motorni tricikli s dozvolom za kategoriju B s motornim triciklima snage veće od 15 kW, pod uvjetom da imatelj dozvole kategorije B ima najmanje 21 godinu;</p> <p>(b) motocikli kategorije A1 s dozvolom za kategoriju B.</p>	<p>Članak 31.</p> <p>član ku 219. stav ku 2. točk i f) na kraj u reče nice umj esto točk e stav lja se zare</p>	<p>Djel omi čno preu zeto</p>	<p>Preuz eto u: Zako n o sigur nosti prom eta na cesta ma (NN 67/08 , 48/10 , 74/11 , 80/13 , 158/1 3, 92/14 , 64/15 ,</p>

<p>S obzirom na to da ovaj stavak vrijedi samo na njihovu državnom području, države članice na vozačkoj dozvoli ne naznačuju da njezin imatelj ima pravo upravljati ovim vozilima.</p> <p>4. Države članice mogu, nakon savjetovanja s Komisijom, na svojem državnom području dopustiti:</p> <p>(a)upravljanje vozilima kategorije D1 (najveće dopuštene mase 3 500 kg, bez ikakve posebne opreme namijenjene za prijevoz osoba s invaliditetom) osobama starijim od 21 godinu, koje posjeduju vozačku dozvolu kategorije B, pribavljenu najmanje dvije godine ranije, pod uvjetom da vozila koriste neprofitna tijela za socijalne svrhe i da vozač pruža svoje usluge dobrovoljno;</p> <p>(b)upravljanje vozilima čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, osobama starijim od 21 godinu, koje imaju vozačku dozvolu kategorije B, pribavljenu najmanje dvije godine ranije, pod uvjetom da je glavna namjena vozila takva da služe samo kao prostor za učenje ili rekreaciju i da ih koriste neprofitna tijela za socijalne svrhe i da su vozila prenamijenjena tako da se ne mogu koristiti niti za prijevoz više od devet osoba niti za prijevoz bilo kakve robe, osim onog što je nužno potrebno za njihovu namjenu.</p>	<p>z te se dodaje točka g) koja glasi:</p> <p>„g) vozačke dozvole izdane za kategoriju B vrijede za motornе tricikle, a iznimno mot</p>		<p>108/17, 70/19, 42/20) članci 219.</p>
--	---	--	---

	orni m trici kli ma sna ge već e od 15 kW smij e upr avlj ati voz ač koje m je izda na voz ačk a doz vola kate gori je B i koja je nav		
--	---	--	--

	ršila 21 god inu. “.		
<p>Članak 7.</p> <p>Izdavanje, valjanost i produljenje</p> <p>1. Vozačke dozvole izdaju se samo sljedećim kandidatima:</p> <p>(a)koji su položili ispit vještina i ponašanja i teorijski ispit te koji su zadovoljili zdravstvene standarde, u skladu s odredbama priloga II. i III.;</p> <p>(b)koji su položili teorijski ispit samo za kategoriju AM; države članice mogu zatražiti od kandidata polaganje ispita vještina i ponašanja te zdravstveni pregled za ovu kategoriju.</p> <p>Za motorne tricikle i za četverocikle u ovoj kategoriji, države članice mogu uvesti poseban ispit vještina i ponašanja. Za razlikovanje vozila unutar kategorije AM, na vozačku dozvolu se može umetnuti nacionalna oznaka;</p> <p>(c)koji su, što se tiče kategorije A2 ili kategorije A, pod uvjetom da su stekli najmanje 2 godine iskustva na motociklu kategorije A1 odnosno A2, položili samo ispit vještina i ponašanja ili prošli osposobljavanje sukladno Prilogu VI.;</p> <p>(d)koji su, sukladno Prilogu V., prošli osposobljavanje ili položili ispit vještina i ponašanja ili prošli osposobljavanje i položili ispit vještina i ponašanja za kategoriju B, o upravljanju kombinacijom vozila, kako je utvrđeno u drugom podstavku članka 4. stavka 4. točke (b);</p> <p>(e)koji imaju uobičajeno boravište na području države članice koja izdaje dozvolu ili mogu dokazati da tamo studiraju najmanje šest mjeseci.</p> <p>2.(a)razdoblje valjanosti dozvola koje od 19. siječnja 2013. izdaju države članice za kategorije AM, A1, A2, A, B, B1 i BE iznosi 10 godina.</p> <p>Država članica može se odlučiti na izdavanje takvih dozvola s razdobljem valjanosti do 15 godina;</p> <p>(b)razdoblje valjanosti dozvola koje od 19. siječnja 2013. izdaju države članice za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E iznosi 5 godina;</p>			

- (c) produljenje vozačke dozvole može dovesti do novog razdoblja valjanosti za drugu kategoriju ili kategorije vozila kojima vlasnik dozvole ima pravo upravljati u mjeri u kojoj je to u skladu s uvjetima propisanim u ovoj Direktivi;
- (d) prisutnost mikročipa sukladno članku 1. nije preduvjet za valjanost vozačke dozvole. Gubitak ili nečitkost mikročipa ili bilo koje drugo oštećenje ne utječe na valjanost isprave.

3. Uvjeti za produljenje vozačkih dozvola po isteku razdoblja njihove valjanosti su:

- (a) daljnje ispunjavanje minimalnih standarda psihofizičke sposobnosti za upravljanje vozilom iz Priloga III. za vozačke dozvole kategorija C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; i
- (b) uobičajeno boravište na području države članice koja izdaje dozvolu ili dokaz da podnositelj zahtjeva tamo studira najmanje šest mjeseci.

Države članice mogu, prilikom produljenja vozačkih dozvola u kategorijama AM, A, A1, A2, B, B1 i BE, zahtijevati pregled u kojem se primjenjuju minimalni standardi psihofizičke sposobnosti za upravljanje vozilom navedeni u Prilogu III.

Države članice mogu ograničiti razdoblje valjanosti, utvrđeno u stavku 2., vozačkih dozvola izdanih novim vozačima za bilo koju kategoriju kako bi se na takve vozače primijenile posebne mjere namijenjene poboljšanju sigurnosti prometa na cestama.

Države članice mogu ograničiti razdoblje valjanosti prve vozačke dozvole izdane novim vozačima za kategorije C i D na tri godine kako bi se na te vozače mogle primijeniti posebne mjere namijenjene poboljšanju njihove sigurnosti na cestama.

Države članice mogu ograničiti razdoblje valjanosti pojedinačnih vozačkih dozvola, utvrđeno u stavku 2., za bilo koju kategoriju ako se pokaže nužnim učestalije provoditi zdravstvene preglede ili druge posebne mjere, kao što su ograničenja za počinitelje prometnih prekršaja.

Države članice mogu ograničiti razdoblje valjanosti vozačkih dozvola, utvrđeno u stavku 2., za imatelje s boravištem na njihovom državnom području i navršениh 50 godina kako bi povećale učestalost zdravstvenih pregleda ili drugih posebnih mjera, kao što su tečajevi za obnovu znanja. Ovo ograničeno razdoblje valjanosti može se primijeniti samo prilikom produljenja vozačke dozvole.

4. Ne dovodeći u pitanje odredbe nacionalnog kaznenog i policijskog prava, države članice, nakon savjetovanja s Komisijom, na izdavanje vozačkih dozvola mogu primijeniti svoje nacionalne pravne propise u vezi s uvjetima različitim od onih navedenih u ovoj Direktivi.

5.(a) Nitko ne može imati više od jedne vozačke dozvole.

(b) Država članica odbit će izdati dozvolu ako ustanovi da podnositelj zahtjeva već ima vozačku dozvolu.

<p>(c) Države članice poduzet će potrebne mjere sukladno točki (b). Potrebne mjere u vezi s izdavanjem, nadomještanjem, produljenjem ili zamjenom vozačke dozvole sastojat će se od tog da se, u slučaju osnovane sumnje, kod ostalih država članica provjeri ima li podnositelj zahtjeva već vozačku dozvolu.</p> <p>(d) Kako bi se olakšale provjere sukladno točki (b), države članice koristit će mrežu EU-a za vozačke dozvole nakon njezine uspostave.</p> <p>Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 2., država članica koja izdaje dozvolu postupit će s dužnom pažnjom kako bi osigurala da osoba ispunjava zahtjeve navedene u stavku 1. ovog članka te će, ako utvrdi da je dozvola bila izdana iako zahtjevi nisu bili ispunjeni, primijeniti nacionalne propise o ukidanju ili oduzimanju prava na upravljanje vozilom.</p>			
<p>Članak 8.</p> <p>Prilagodba znanstvenom i tehničkom napretku</p> <p>Izmjene potrebne za prilagodbu priloga I. do VI. znanstvenom i tehničkom napretku donose se u skladu s postupkom iz članka 9. stavka 2.</p>			
<p>Članak 9.</p> <p>Odbor</p> <p>1. Komisiji pomaže odbor za vozačke dozvole.</p> <p>2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezina članka 8.</p>			

<p>Članak 10.</p> <p>Ovlašteni ispitivači</p> <p>Od stupanja na snagu ove Direktive, ispitivači moraju ispunjavati minimalne standarde, utvrđene Prilogom IV.</p> <p>Na ovlaštene ispitivače koji su i prije 19. siječnja 2013. obavljali tu funkciju primjenjuju se samo zahtjevi u vezi s osiguranjem kakvoće i mjerama redovitog periodičnog osposobljavanja.</p>			
<p>Članak 11.</p> <p>Razne odredbe u vezi sa zamjenom, oduzimanjem, nadomještanjem i priznavanjem vozačkih dozvola</p> <p>1. Ako imatelj valjane nacionalne vozačke dozvole koju je izdala država članica stekne uobičajeno boravište u drugoj državi članici, on može zatražiti da se njegova vozačka dozvola zamijeni jednakovrijednom dozvolom. Država članica koja obavlja zamjenu dužna je provjeriti za koju kategoriju podnesena dozvola stvarno još vrijedi.</p> <p>2. Poštujući načelo teritorijalnosti kaznenog i policijskog prava, država članica u kojoj imatelj vozačke dozvole druge države članice ima uobičajeno boravište može primijeniti svoje nacionalne propise o ograničavanju, privremenom oduzimanju, oduzimanju ili ukidanju prava na upravljanje vozilom te, prema potrebi, u tu svrhu zamijeniti dozvolu.</p> <p>3. Država članica koja obavlja zamjenu vratit će staru dozvolu nadležnim tijelima države članice koja je tu dozvolu izdala navodeći razloge za takav postupak.</p> <p>4. Država članica odbit će izdati vozačku dozvolu podnositelju zahtjeva čija je vozačka dozvola u drugoj državi članici ograničena, privremeno oduzeta ili oduzeta.</p> <p>Država članica odbit će priznati valjanost svake vozačke dozvole koju je izdala druga država članica osobi čija je vozačka dozvola na području ove prve države članice ograničena, privremeno oduzeta ili oduzeta.</p> <p>Država članica može također odbiti izdati vozačku dozvolu podnositelju zahtjeva čija je vozačka dozvola u drugoj državi članici ukinuta.</p>			

<p>5. Zamjensku vozačku dozvolu za vozačku dozvolu koja je, primjerice, bila izgubljena ili ukradena mogu izdati nadležna tijela države u kojoj imatelj ima uobičajeno boravište; ta tijela izdaju zamjensku vozačku dozvolu na temelju informacija koje imaju ili, kad je to primjereno, na temelju dokaza nadležnih tijela države članice koja je izdala izvornu dozvolu.</p> <p>6. Ako država članica zamjenjuje vozačku dozvolu koju je izdala treća zemlja obrascem vozačke dozvole Zajednice, ta se zamjena bilježi u ovoj potonjoj, kao i sva kasnija produljenja ili zamjene vozačke dozvole.</p> <p>Takva se zamjene može izvršiti samo ako je dozvola koju je izdala treća zemlja predana nadležnim tijelima države članice koja obavlja zamjenu. Ako imatelj te dozvole stekne uobičajeno boravište u drugoj državi članici, ta država ne treba primijeniti načelo uzajamnog priznavanja iz članka 2.</p>			
<p>Članak 12.</p> <p>Uobičajeno boravište</p> <p>U smislu ove Direktive, „uobičajeno boravište” znači mjesto gdje osoba obično živi, to jest najmanje 185 dana u kalendarskoj godini, radi osobnih i poslovnih veza ili, u slučaju osobe bez poslovnih veza, radi osobnih veza koje pokazuju čvrstu povezanost između te osobe i mjesta gdje živi.</p> <p>Međutim, uobičajenim boravištem osobe čije se poslovne veze nalaze u mjestu različitom od mjesta njezinih osobnih veza i koja stoga naizmjenice živi u različitim mjestima u dvije države članice ili više njih smatra se mjestom njezinih osobnih veza, pod uvjetom da se ta osoba ondje redovito vraća. Ovaj drugi uvjet ne mora biti zadovoljen ako osoba živi u državi članici radi izvršenja zadatka određenog trajanja. Pohađanje sveučilišta ili škole ne podrazumijeva promjenu uobičajenog boravišta.</p>			
<p>Članak 13.</p> <p>Istovjetnosti obrazaca dozvola izvan Zajednice</p> <p>1. Uz suglasnost Komisije, države članice utvrđuju istovjetnosti između prava stečenih prije početka primjene ove Direktive i kategorija definiranih u članku 4.</p> <p>Nakon savjetovanja s Komisijom, države članice mogu svoje nacionalne pravne propise prilagoditi do mjere koja je potrebna radi provedbe odredaba članka 11. stavaka 4., 5. i 6.</p>			

<p>2. Nijedno se pravo na upravljanje vozilom dodijeljeno prije 19. siječnja 2013. ne ukida niti na bilo koji način ograničava odredbama ove Direktive.</p>			
<p>Članak 14.</p> <p>Ponovni pregled</p> <p>Komisija će najranije 19. siječnja 2018. izvijestiti o provedbi ove Direktive, uključujući njezine učinke na sigurnost prometa na cestama.</p>			
<p>Članak 15.</p> <p>Uzajamna pomoć</p> <p>Države članice pomažu jedna drugoj u provedbi ove Direktive i razmjenjuju podatke o dozvolama koje su izdale, zamijenile, nadomjestile, obnovile ili povukle. One će koristiti mrežu vozačkih dozvola EU-a, određenu za ove svrhe, jednom kada ta mreža bude u uporabi.</p>			
<p>Članak 16.</p> <p>Prenošenje</p> <p>1. Države članice će najkasnije do 19. siječnja 2011. donijeti i objaviti zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s člankom 1. stavkom 1., člankom 3., člankom 4. stavcima 1., 2., 3. i 4. točkama (b) do (k), člankom 6. stavcima 1. i 2. točkama (a), (c), (d) i (e), člankom 7. stavkom 1. točkama (b), (c) i (d), stavcima 2., 3. i 5., člankom 8., člankom 10., člankom 13., člankom 14., člankom</p>			

<p>15. i Prilogom I. točkom 2., Prilogom II. točkom 5.2. koja se odnosi na kategorije A1, A2 i A, priložima IV., V. i VI. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.</p> <p>2. One primjenjuju te odredbe od 19. siječnja 2013.</p> <p>3. Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Također sadržavaju naznaku da se, u zakonima i drugim propisima koji su na snazi, navedene upute na Direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu. Načine i tekst tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>4. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p>			
<p>Članak 17.</p> <p>Stavljanje izvan snage</p> <p>Direktiva 91/439/EEZ stavlja se izvan snage od 19. siječnja 2013., ne dovodeći u pitanje obveze država članica u vezi s rokovima naznačenim u Prilogu VII. dijelu B za prijenos te Direktive u nacionalno zakonodavstvo.</p> <p>Članak 2. stavak 4. Direktive 91/439/EEZ stavlja se izvan snage 19. siječnja 2007.</p> <p>Upućivanja na Direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu VIII.</p>			
<p>Članak 18.</p> <p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p> <p>Članak 2. stavak 1., članak 5., članak 6. stavak 2. točka (b), članak 7. stavak 1. točka (a), članak 9., članak 11. stavci 1., 3., 4., 5. i 6., članak 12. i prilozi I., II. i III. primjenjuju se od 19. siječnja 2009.</p>			

<p>Članak 19.</p> <p>Adresati</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>			
<p>PRILOG I.</p> <p>ODREDBE U VEZI S OBRASCEM VOZAČKE DOZVOLE ZAJEDNICE</p> <p>1. Fizičke značajke kartice obrasca vozačke dozvole Zajednice trebaju biti u skladu s normama ISO 7810 i ISO 7816-1.</p> <p>Kartica se izrađuje od polikarbonata.</p> <p>Metode za ispitivanje značajki vozačkih dozvola u svrhu potvrđivanja njihove usklađenosti s međunarodnim normama, trebaju biti u skladu s normom ISO 10373.</p> <p>2. Fizička sigurnost vozačkih dozvola</p> <p>Fizičku sigurnost vozačkih dozvola ugrožavaju:</p> <ul style="list-style-type: none"> — izrada lažnih kartica: stvaranje novog predmeta koji se umnogome podudara s ispravom, bilo da se izrađuje od korištenih dijelova ili kopiranjem izvorne isprave, — mijenjanje sadržaja: promjena vlasništva izvorne isprave, npr. izmjene nekih podataka otisnutih na ispravi; <p>Ukupna sigurnost leži u sustavu kao cjelini, sastoji se od postupka podnošenja prijave, prijenosa podataka, materijala od kojeg je kartica izrađena, tehnike tiskanja, minimalnog seta različitih sigurnosnih svojstava i postupka personalizacije.</p> <p>(Materijal koji se koristi za izradu vozačkih dozvola zaštićuje se od krivotvorenja uporabom sljedećih tehnika (obavezna sigurnosna svojstva):</p> <p>)</p> <ul style="list-style-type: none"> — tijela kartica moraju biti UV otporna, 			

- sigurnosni uzorak pozadine mora biti otporan na krivotvorenje skeniranjem, tiskanjem ili kopiranjem, koristi se dugin tisak s višebojnim sigurnosnim tintama te pozitiv i negativ tisak „guilloche”. Uzorak se ne smije sastojati od primarnih boja (CMYK), mora sadržavati složeni uzorak u najmanje dvije posebne boje i uključivati mikro pismo,
- optički promjenjivi elementi koji pružaju odgovarajuću zaštitu od kopiranja i mijenjanja fotografije,
- laserska gravura,
- u području fotografije, sigurnosni dizajn pozadine i fotografija moraju se preklapati barem po njezinom rubu (oslabljujući uzorak).

(Dodatno, materijal koji se koristi za izradu vozačkih dozvola treba zaštititi od krivotvorenja koristeći najmanje tri sljedeće tehnike b(dodatna sigurnosna svojstva):

-)
- tinte koje mijenjaju boju pod različitim kutom gledanja*,
 - termokromatske boje*,
 - obični hologrami*,
 - promjenjive laserske slike*,
 - ultraljubičasta fluorescentna tinta, vidljiva i prozirna,
 - iridescetni tisak,
 - digitalni vodeni žig u pozadini,
 - infracrveni ili fosforescentni pigmenti,
 - opipljivi znakovi, simboli ili uzorci*.

(c)Države članice imaju pravo uvesti dodatna sigurnosna svojstva. Načelno, prednost imaju tehnike obilježene zvjezdicom jer omogućavaju službenicima tijela za provođenje zakona da provjere valjanost kartice bez posebnih sredstava.

Dozvola mora imati dvije strane.

Strana 1. sadrži:

- (a) riječi „vozačka dozvola” tiskane velikim slovima na jeziku ili jezicima države članice koja izdaje dozvolu;
- (b) ime države članice koja izdaje dozvolu (nije obvezno);
- (c)oznaku države članice koja izdaje dozvolu, tiskanu u negativu u plavom pravokutniku i okruženu s dvanaest žutih zvjezdica; oznake su sljedeće:

B	:	Belgija
CZ	:	Češka
DK	:	Danska
D	:	Njemačka
EST	:	Estonija

GR	: Grčka
E	: Španjolska
F	: Francuska
IRL	: Irska
I	: Italija
CY	: Cipar
LV	: Latvija
LT	: Litva
L	: Luksemburg
H	: Mađarska
M	: Malta
NL	: Nizozemska
A	: Austrija
PL	: Poljska
P	: Portugal
SLO	: Slovenija
SK	: Slovačka
FIN	: Finska
S	: Švedska
UK	: Ujedinjena Kraljevina;

(podaci specifični za izdanu dozvolu, numerirani kako slijedi:

- d
1. prezime imatelja;
 2. ime(na) imatelja;
 3. datum i mjesto rođenja;
 - 4(a) datum izdavanja dozvole;
 - .(b) datum isteka dozvole ili crtica, ako dozvola vrijedi neodređeno, sukladno odredbi članka 7. stavka 2. točke (c);
 - (c) ime tijela koje izdaje dozvolu (može se ispisati na strani 2.);
 - (d) broj različit od onog pod 5., za administrativne svrhe (nije obvezno);
 5. broj dozvole;
 6. fotografija imatelja;
 7. potpis imatelja;
 8. stalno boravište ili poštanska adresa (neobvezno);

9.kategorija vozila kojim imatelj ima pravo upravljati (nacionalne kategorije tiskaju se na drukčiji način od zajednički usklađenih kategorija);

(riječi „obrazac Europske zajednice” na jeziku (jezicima) države članice koja izdaje dozvolu i riječi „vozačka dozvola” na ostalim jezicima Zajednice, tiskane u ružičastoj boji tako da čini pozadinu dozvole:

)

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

(referentne boje:

f

)— plava: Pantone Reflex Blue,

— žuta: Pantone Yellow.

Strana 2. sadrži:

(9.kategorija vozila kojima imatelj ima pravo upravljati (nacionalne kategorije tiskaju se na drukčiji način od zajednički usklađenih a kategorija);

) 10.datum prvog izdavanja za svaku kategoriju (ovaj se datum mora ponoviti na novoj dozvoli u slučaju kasnijeg nadomještanja ili zamjene);

11. datum isteka razdoblja valjanosti za svaku kategoriju;

12. dodatne podatke/ograničenja, u kodiranom obliku za dotičnu kategoriju/potkategoriju.

Kodovi su sljedeći:

-kodovi 01 do 99 : usklađeni kodovi Zajednice

VOZAČ (zdravstveni razlozi)

0Korekcija vida i/ili zaštita

1

. 01.01. Naočale
01.02. Kontaktna leća (leće)
01.03. Zaštitno staklo
01.04. Mliječne leće
01.05. Pokrivalo za oko
01.06. Naočale ili kontaktne leće

0Slušno pomagalo/pomagalo za sporazumijevanje

2

. 02.01. Slušno pomagalo za jedno uho
02.02. Slušno pomagalo za dva uha

0Proteze/ortoze za udove

3

. 03.01. Proteza/ortoza za gornje udove
03.02. Proteza/ortoza za donje udove

0Ograničena uporaba (obvezna uporaba potkodova, vožnja uz poštovanje ograničenja zbog zdravstvenih razloga)

5

. 05.01. Ograničen na vožnju danju (na primjer: jedan sat nakon izlaska i jedan sat prije zalaska sunca)
05.02. Ograničen na putovanja unutar radijusa od ... km od mjesta stanovanja vlasnika ili samo unutar grada/regije
05.03. Vožnja bez putnika
05.04. Ograničen na putovanja na kojima brzina nije veća od ... km/h

- | | | | | |
|--------|---|--|--|--|
| 05.05. | Vožnja dopuštena samo uz pratnju osobe koja posjeduje vozačku dozvolu | | | |
| 05.06. | Bez priključnog vozila | | | |
| 05.07. | Zabranjena vožnja na autocesti | | | |
| 05.08. | Zabranjen alkohol | | | |

PRILAGODBE VOZILA

1Izmijenjen prijenos (mjenjač)

0

- | | | | | |
|--------|----------------------------------|--|--|--|
| 10.01. | Ručni prijenos | | | |
| 10.02. | Automatski prijenos | | | |
| 10.03. | Elektronički upravljani prijenos | | | |
| 10.04. | Prilagodljiva ručica mjenjača | | | |
| 10.05. | Bez sekundarnog mjenjača | | | |

1Izmijenjena spojka

5

- | | | | | |
|--------|---|--|--|--|
| 15.01. | Prilagođena ručica mjenjača | | | |
| 15.02. | Ručna spojka | | | |
| 15.03. | Automatska spojka | | | |
| 15.04. | Pregrada ispred/sklopive/odvojene papučice spojke | | | |

2Izmijenjen sustav kočenja

0

- | | | | | |
|--------|---|--|--|--|
| 20.01. | Prilagođena papučica kočnice | | | |
| 20.02. | Povećana papučica kočnice | | | |
| 20.03. | Papučica kočnice prikladna za uporabu lijevom nogom | | | |
| 20.04. | Nožna kočnica | | | |
| 20.05. | Nagnuta papučica kočnice | | | |
| 20.06. | Ručna (prilagođena) servisna kočnica | | | |
| 20.07. | Maksimalna uporaba ojačane servisne kočnice | | | |
| 20.08. | Maksimalna uporaba kočnice za nužnost, integrirane u servisnu kočnicu | | | |
| 20.09. | Prilagođena ručna kočnica | | | |
| 20.10. | Električno upravljana parkirna kočnica | | | |
| 20.11. | (Prilagođena) nožna parkirna kočnica | | | |
| 20.12. | Pregrada ispred/sklopive/odvojene papučice kočnice | | | |
| 20.13. | Kočnica za upravljanje koljenom | | | |

20.14.	Električno upravljana servisna kočnica			
2	Prilagođeni sustavi ubrzanja (gasa)			
5				
25.01.	Prilagođena papučica gasa			
25.02.	Nožna papučica gasa			
25.03.	Nagnuta papučica gasa			
25.04.	Ručna papučica gasa			
25.05.	Papučica gasa pri koljenu			
25.06.	Servo papučica gasa (elektronička, pneumatska itd.)			
25.07.	Papučica gasa lijevo od papučice kočnice			
25.08.	Papučica gasa lijevo			
25.09.	Pregrada ispred/sklopive/odvojene papučice ubrzanja			
3	Izmijenjeni kombinirani sustav kočenja i ubrzanja			
0				
30.01.	Usporedne papučice			
30.02.	Papučice na (ili skoro na) istoj razini			
30.03.	Klizna papučica gasa i kočnice			
30.04.	Klizna papučica gasa i kočnice s ortozom			
30.05.	Sklopive/odvojene papučice gasa i kočnice			
30.06.	Povišen pod			
30.07.	Pregrada na strani papučice kočnice			
30.08.	Pregrada za protezu na strani papučice kočnice			
30.09.	Pregrada ispred papučica gasa i kočnice			
30.10.	Potpورا za petu/nogu			
30.11.	Električno upravljive papučice za gas i kočnicu			
3	Izmijenjene upravljačke komande			
5				
.	(prekidači za svjetla, brisači vjetrobranskog stakla/pranje stakla, truba, pokazivači smjera itd.)			
35.01.	Upravljačke naprave koje rade bez negativnog utjecaja na upravljanje volanom i rukovanje			
35.02.	Upravljačke naprave koje rade tako da nije potrebno ispuštati volan i pomoćnu opremu (ručka, vilice itd.)			
35.03.	Upravljačke naprave koje rade tako da nije potrebno ispuštati volan i pomoćnu opremu (ručka, vilice itd.) lijevom rukom			
35.04.	Upravljačke naprave koje rade tako da nije potrebno ispuštati volan i pomoćnu opremu (ručka, vilice itd.) desnom rukom			
35.05.	Upravljačke naprave koje rade tako da nije potrebno ispuštati volan i pomoćnu opremu (ručka, vilice itd.) i kombinirane mehanizme ubrzanja i kočenja			

4Izmijenjeno upravljanje volanom			
0			
40.01. Standardno upravljanje volanom uz potporu			
40.02. Ojačano upravljanje volanom uz potporu			
40.03. Upravljanje volanom s rezervnim sustavom			
40.04. Produljeni stup upravljača			
40.05. Prilagođeni volan (veći i/ili deblji dio volana, smanjeni promjer volana itd.)			
40.06. Nagnuti volan			
40.07. Uspravan volan			
40.08. Vodoravan volan			
40.09. Vožnja nogom			
40.10. Alternativno prilagođeno upravljanje volanom (s ručicom itd.)			
40.11. Ručka na volanu			
40.12. Ortoza za ruku na volanu			
40.13. Tenodeza s ortozom			
4Izmijenjeno(-a) vozačko(-a) zrcalo(-a) (retrovizor(i))			
2			
42.01. Vanjsko (lijevo ili desno-bočno vozačko zrcalo (retrovizor(i))			
42.02. Vanjsko vozačko zrcalo (retrovizor) postavljeno na nosaču			
42.03. Dodatno unutarnje vozačko zrcalo (retrovizor) koje omogućava pregled u prometu			
42.04. Panoramsko unutarnje vozačko zrcalo (retrovizor)			
42.05. Vozačko zrcalo (retrovizor) mrtvog kuta			
42.06. Električno upravljano(-a) vanjsko(-a) vozačko(-a) zrcalo(-a) (retrovizor(i))			
4Izmijenjeno sjedalo vozača			
3			
43.01. Sjedalo vozača na visini koja omogućava dobar pregled i na uobičajenoj udaljenosti od volana i papučica			
43.02. Sjedalo vozača, prilagođeno obliku tijela			
43.03. Sjedalo vozača s bočnom potporom za dobru stabilnost u sjedećem položaju			
43.04. Sjedalo vozača s naslonima za ruke			
43.05. Produljenje klizača sjedala vozača			
43.06. Prilagođavanje sigurnosnog pojasa			
43.07. Sigurnosni pojas tipa „Harness”			
4Izmjene za motocikle (obvezna uporaba potkoda)			
4			
44.01. Kočnica s jednostrukim upravljanjem			

- 44.02. (Prilagođena) kočnica s ručnim upravljanjem (prednji kotač)
- 44.03. (Prilagođena) kočnica s nožnim upravljanjem (zadnji kotač)
- 44.04. (Prilagođena) ručica ubrzanja
- 44.05. (Prilagođen) ručni prijenos i ručna spojka
- 44.06. (Prilagođeno(-a)) (vozačko(-a)) zrcalo(-a) (retrovizor(i))
- 44.07. (Prilagođene) komande (pokazivači smjera, svjetlo kočnice, ...)
- 44.08. Visina sjedala koja vozaču omogućuje da u sjedećem položaju ima istodobno obje noge na cesti
- 45. Motocikl samo s bočnom prikolicom
- 50. Ograničeno na posebno vozilo/broj šasije (identifikacijski broj vozila, VIN)
- 51. Ograničeno na posebno vozilo/registarsku pločicu (registarski broj vozila, VRN)

UPRAVNI ZAHTJEVI

- 70. Zamjena vozačke dozvole br. ..., koju je izdala ... (razlikovna oznaka EU/UN u slučaju treće zemlje; npr.: 70.0123456789.NL)
- 71. Duplikat vozačke dozvole br. ... (razlikovna oznaka EU/UN u slučaju treće zemlje; npr.: 71.987654321.HR)
- 72. Ograničeno na vozila kategorije A, čija najveća zapremnina cilindra iznosi 125 cc i najveća snaga motora 11 kW (A1)
- 73. Ograničeno na vozila kategorije B, tipa motorni tricikl i ili četverocikl (B1)
- 74. Ograničeno na vozila kategorije C, čija najveća dopuštena masa nije veća od 7 500 kg (C1)
- 75. Ograničeno na vozila kategorije D s najviše 16 sjedala, ne računajući sjedalo za vozača (D1)
- 76. Ograničeno na vozila kategorije C, čija najveća dopuštena masa nije veća od 7 500 kg (C1), priključena na priključno vozilo čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa tako sastavljenog vozila nije veća od 12 000 kg i da najveća dopuštena masa priključnog vozila nije veća od mase nenatovarenog vučnog vozila (C1E)
- 77. Ograničeno na vozila kategorije D s najviše 16 putničkih sjedala, ne računajući sjedalo za vozača (D1), priključena na priključno vozilo čija je najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da (a) je najveća dopuštena masa tako sastavljenog vozila veća od 12 000 kg i da najveća dopuštena masa priključnog vozila nije veća od mase nenatovarenog vučnog vozila, te da (b) se priključno vozilo ne koristi za prijevoz putnika (D1E)
- 78. Ograničeno na vozila s automatskim prijenosom (mjenjačem)
- 79. [...] Ograničeno na vozila usklađena sa specifikacijama navedenima u zagradama, u smislu primjene članka 10. stavka 1. Direktive 91/439/EEZ

- 90.01. : na lijevo
- 90.02. : na desno
- 90.03. : lijevo
- 90.04. : desno

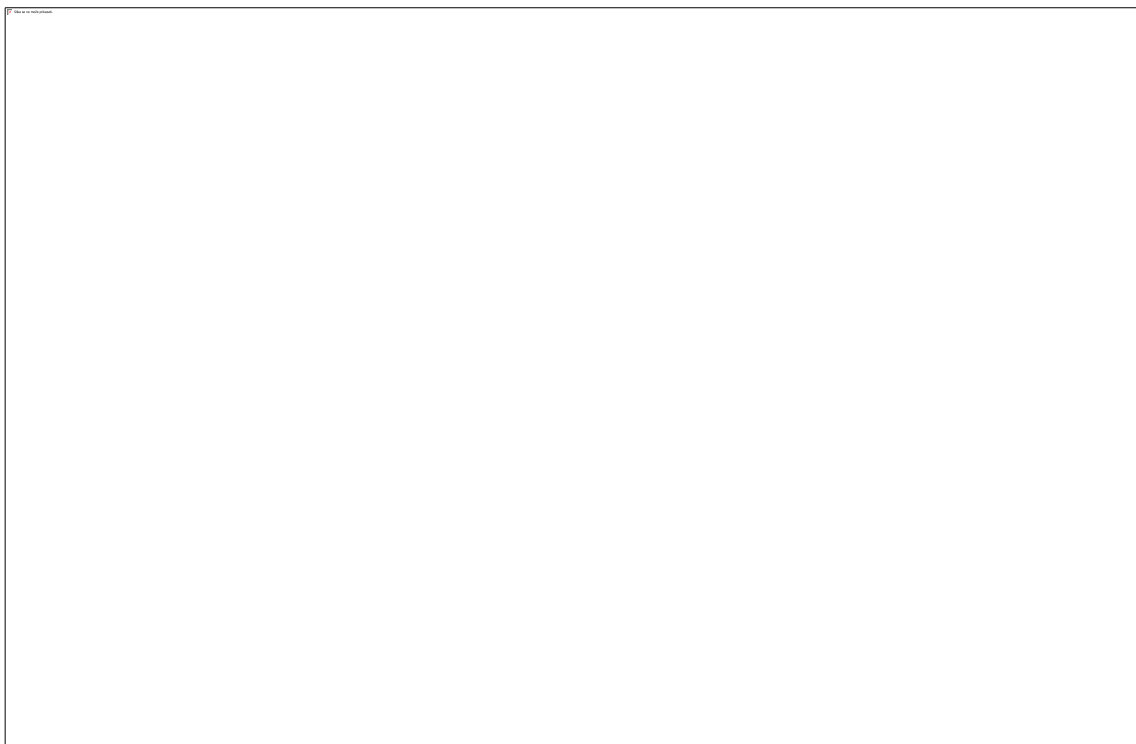
<p>90.05. : ruka 90.06. : noga 90.07. : uporabljiv</p> <p>95. Vozač koji ima SSO, ispunjavajući obvezu stručne osposobljenosti predviđenu Direktivom 2003/59/EZ do ... (npr.: 95.01.01.2012.)</p> <p>96. Vozač koji je obavio osposobljavanje ili položio ispit vještina i ponašanja u skladu s odredbama Priloga V. –kodovi 100 i više : nacionalni kodovi koji vrijede samo za vožnju na području države članice koja je izdala dozvolu.</p> <p>Kada se kôd primjenjuje na sve kategorije za koje se izdaje dozvola, on se može otisnuti pod poglavljima 9., 10. i 11.;</p> <p>13. u okviru primjene točke 4.(a) ovog Priloga, prostor namijenjen eventualnom upisu, od strane države članice domaćina, podataka potrebnih za upravne poslove vezane uz dozvolu;</p> <p>14. prostor namijenjen eventualnom upisu, od strane države članice koja izdaje dozvolu, informacija potrebnih za upravljanje dozvolom ili informacija u vezi sa sigurnošću prometa na cestama (neobvezno). Ako se informacije odnose na jedno od poglavlja definiranih u ovom Prilogu, prethoditi im mora broj dotičnog poglavlja.</p> <p>Uz posebnu pisanu suglasnost imatelja, ta rubrika može se dopuniti i informacijama koje nisu u vezi s upravnim poslovima vezanim uz vozačku dozvolu ili sigurnosti prometa na cestama; takva dopuna ni na koji način ne mijenja korištenje obrasca kao vozačke dozvole.</p> <p>(b) objašnjenje numeriranih stavki na stranicama 1. i 2. dozvole (barem stavki 1., 2., 3., 4.(a), 4.(b), 4.(c), 5., 10., 11. i 12.)</p> <p>Ako država članica želi te podatke unijeti na nacionalnom jeziku koji nije jedan od sljedećih jezika: češki, danski, nizozemski, engleski, estonski, finski, francuski, njemački, grčki, mađarski, talijanski, latvijski, litavski, malteški, poljski, portugalski, slovački, slovenski, španjolski ili švedski, ona će izraditi dvojezičnu inačicu dozvole koristeći jedan od gore spomenutih jezika, ne dovodeći u pitanje druge odredbe ovog Priloga.</p> <p>(c) na obrascu vozačke dozvole Zajednice treba namijeniti prostor koji omogućuje eventualno uvođenje mikročipa ili sličnog računalnog uređaja.</p> <p>4. Posebne odredbe</p> <p>(a) Ako imatelj vozačke dozvole koju je izdala država članica u skladu s ovim Prilogom ima uobičajeno boravište u drugoj državi članici, ta država članica može u dozvolu unijeti informacije koje su potrebne za upravne poslove vezane uz dozvolu ako takvu vrstu informacija unosi i u dozvole koje sama izdaje i ako za tu svrhu ostane dovoljno prostora.</p>			
---	--	--	--

(b) Nakon savjetovanja s Komisijom te ne dovodeći u pitanje druge odredbe ovog Priloga, države članice mogu dodati boje ili oznake, kao što su crtični kodovi ili nacionalni simboli.

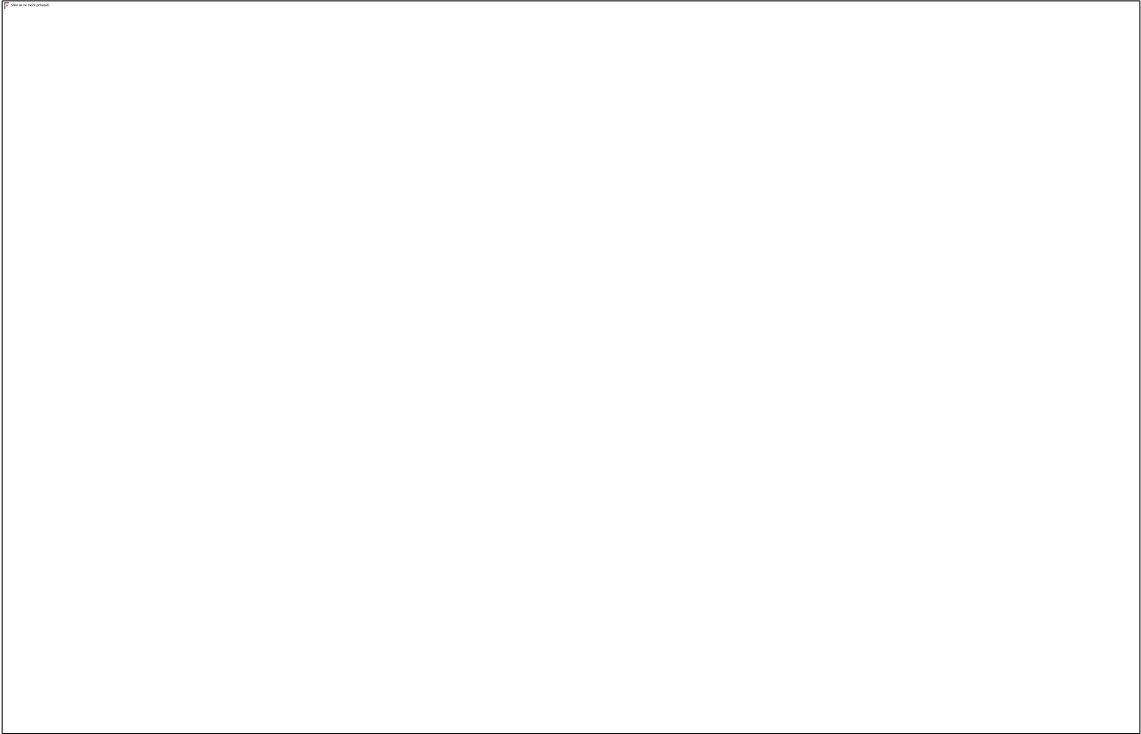
U okviru međusobnog priznavanja dozvola, crtični kôd ne smije sadržavati druge informacije osim onih koje se već mogu pročitati na vozačkoj dozvoli ili koje su nužne za postupak izdavanja dozvole.

OBRAZAC VOZAČKE DOZVOLE ZAJEDNICE

1. stranica VOZAČKA DOZVOLA [DRŽAVA ČLANICA]



2. stranica 1. Prezime 2. Ime 3. Datum i mjesto rođenja 4.a Datum izdavanja vozačke dozvole 4.b Službeni datum isteka roka valjanosti 4.c Izdavatelj 5. Serijski broj dozvole 8. Boravište 9. Kategorija (1) 10. Datum izdavanja, prema kategoriji 11. Datum isteka roka valjanosti, prema kategoriji 12. Ograničenja



PRIMJERAK OBRASCA DOZVOLE

BELGIJSKA DOZVOLA (za informaciju)

--	--	--

--	--	--	--	--

<p>(1)</p> <p>Napomena: dodat će se piktogram i linija za kategoriju AM.</p> <p>Napomena: izraz „A2” dodat će se u odjeljku u kojem se navode kategorije motocikala.</p>				

PRILOG II.

I. MINIMALNI ZAHTJEVI ZA VOZAČKE ISPITE

Države članice poduzet će potrebne mjere kako bi osigurale da kandidati za vozačku dozvolu posjeduju znanja i vještine i pokazuju ponašanje potrebno za upravljanje motornim vozilom. U tu svrhu uvedeni ispiti sastojat će se od:

- ispita znanja, a potom,
- ispita vještina i ponašanja.

Uvjeti pod kojima se ovi ispiti provode utvrđeni su u nastavku.

A. TEST ZNANJA

1. Oblik

Odabranim oblikom ispita mora se pokazati da kandidat ima potrebna znanja iz predmeta pod točkama 2., 3. i 4.

Svaki kandidat za vozačku dozvolu za jednu kategoriju koji je položio ispit znanja za dozvolu za drugu kategoriju može se izuzeti od zajedničkih odredaba iz točaka 2., 3. i 4. ovog Priloga.

2. Sadržaj ispita znanja za sve kategorije vozila

20 Svakoj od niže navedenih točaka postavlja se pitanje, pri čemu o sadržaju i obliku pitanja odlučuje svaka država članica:

1 2.1.1. Prometni propisi:

- posebno o prometnim znakovima, oznakama i signalizaciji, pravilima o prednosti prolaska i ograničenjima brzine;

2. Vozač:

- 1.
2. — važnost pažnje i odnosa prema drugim sudionicima u cestovnom prometu,
 - zapažanje, prosuđivanje i odlučivanje, posebno vrijeme reagiranja te promjene u ponašanju vozača pod utjecajem alkohola, droga i lijekova, zbog duševnog stanja i umora;

2. Cesta:

- 1.
- 3.

- najvažnija načela u vezi s poštivanjem sigurnosnog razmaka između vozila, zaustavnom udaljenošću i sposobnošću prijanjanja vozila uz kolnik u različitim vremenskim uvjetima i uvjetima na cesti,
- čimbenici rizika tijekom vožnje povezani s različitim uvjetima na cesti, posebno s obzirom na promjene vremenskih prilika te dobu dana ili noći,
- značajke različitih vrsta cesta i s tim povezani zakonski propisi;

2. Drugi sudionici u prometu na cestama:

- 1.
4. — posebni čimbenici rizika povezani s nedostatkom iskustva drugih sudionika u prometu na cestama i najranjivijim kategorijama, kao što su djeca, pješaci, biciklisti i osobe smanjene pokretljivosti,
 - rizici povezani s kretanjem različitih vrsta vozila i njihovim upravljanjem te s različitim vidnim poljima njihovih vozača;

2. Opća pravila i propisi te druga pitanja:

- 1.
5. — pravila o službenim ispravama potrebnima za upravljanje vozilom,
 - opća pravila o ponašanju vozača u slučaju nesreće (postavljanje oznaka upozorenja i alarmiranje) te mjere koje, prema potrebi, može poduzeti kako bi pomogao žrtvama prometne nesreće,
 - sigurnosni čimbenici koji se odnose na vozilo, prijevoz tereta i osoba;

2.1.6. Potrebne mjere opreza pri izlasku iz vozila;

2.1.7. Mehanički aspekti u vezi sa sigurnošću u prometu; kandidati moraju biti sposobni prepoznati najčešće kvarove, posebno na sustavu upravljanja, ovjesu i sustavu kočnja, gumama, svjetlima i pokazivačima smjera, reflektorima, vozačkim zrcalima (retrovizorima), vjetrobranu i brisačima, ispušnom sustavu, sigurnosnim pojasevima i uređaju za davanje zvučnih znakova upozorenja;

2.1.8. Sigurnosna oprema vozila, posebno korištenje sigurnosnih pojaseva, naslona za glavu i sigurnosne opreme za djecu.

2.1.9. Propisi o korištenju vozila s obzirom na zaštitu okoliša (odgovarajuće korištenje uređaja za davanje zvučnih znakova upozorenja, umjerena potrošnja goriva, ograničena emisija onečišćivača itd.).

3. Posebne odredbe za kategorije A1, A2 i A

3 Obvezna provjera općeg znanja o:

- 1 3.1.1. korištenju zaštitne opreme, kao što su rukavice, čizme, odjeća i zaštitna kaciga;
- 3.1.2. vidljivosti vozača motocikala od strane drugih sudionika u prometu na cestama;
- 3.1.3. čimbenicima rizika povezanim s različitim prethodno navedenim uvjetima na cesti, posvećujući posebnu pažnju klizavim dijelovima, kao što su poklopci odvoda, oznake na cesti poput linija i strelica, tramvajske tračnice;
- 3.1.4. mehaničkim aspektima u vezi sa sigurnošću u prometu, kako je prethodno utvrđeno, posvećujući posebnu pažnju na prekidač za zaustavljanje u slučaju nužde, razinu ulja i lanac.

4. Posebne odredbe za kategorije C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E

4 Obvezne provjere općeg znanja o:

- 1 4.1.1. pravilima o vremenima vožnje i razdobljima odmora, kako su utvrđena Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3820/85 od 20. prosinca 1985. o usklađivanju socijalnog zakonodavstva u vezi s cestovnim prometom (1); korištenje tahografa u skladu s odredbama Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu (2);
- 4.1.2. pravilima o vrsti dotičnog prijevoza: roba ili putnici;
- 4.1.3. ispravama o vozilu i prijevoznim dokumentima potrebnima za domaći i međunarodni prijevoz roba i putnika;
- 4.1.4. ponašanju u slučaju nesreće; znanje o mjerama koje je potrebno poduzeti nakon nesreće ili sličnog događanja, uključujući postupanje u slučaju nužde, kao što su evakuacija putnika, te osnovna znanja o pružanju prve pomoći;
- 4.1.5. mjerama opreza tijekom skidanja i zamjene kotača;
- 4.1.6. propisima o težini i dimenzijama vozila; propisima o uređajima za ograničavanje brzine;
- 4.1.7. ograničenjima vidnog polja zbog značajki njihovih vozila;
- 4.1.8. čitanju autokarte, planiranju itinerera, uključujući korištenje elektroničkih sustava navođenja (nije obvezno);
- 4.1.9. sigurnosnim čimbenicima u vezi s utovarom vozila: nadzor tereta (utovar i učvršćivanje), teškoće s različitim vrstama tereta (npr. tekući tereti, viseći tereti, ...), utovar i istovar roba i upotreba opreme za utovar (samo kategorije C, CE, C1, C1E);
- 4.1.10. odgovornost vozača za prijevoz putnika; udobnosti i sigurnosti putnika; prijevozu djece; potrebnim pregledima prije polaska; ispit znanja treba obuhvatiti sve vrste autobusa (autobusi za javni prijevoz i putnički autobusi, autobusi posebnih dimenzija itd.) (samo kategorije D, DE, D1, D1E).

4 Obvezna provjera općeg znanja o sljedećim dodatnim odredbama u vezi s kategorijama C, CE, D i DE:

- 2 4.2.1. načela konstrukcije i rada: motora s unutarnjim izgaranjem, tekućina (npr. motornog ulja, tekućine za hlađenje, tekućine za pranje vjetrobranskog stakla), sustava goriva, električnog sustava, sustava paljenja, sustava prijenosa (spojka, mjenjač itd.);
- 4.2.2. podmazivanje i zaštita od smrzavanja;
- 4.2.3. načela konstrukcije, montaže, pravilne uporabe i održavanja guma;
- 4.2.4. načela vrsta, djelovanja, glavnih dijelova, povezivanja, uporabe i svakodnevnog održavanja opreme za ograničenje brzine kretanja i regulatora brzine te upotrebe sustava protiv blokiranja kotača;
- 4.2.5. načela vrste, rada, glavnih dijelova, povezivanja, upotrebe i svakodnevnog održavanja sustava spojki (samo kategorije CE, DE);
- 4.2.6. metode utvrđivanja uzroka kvarova;
- 4.2.7. preventivno održavanje vozila i potrebni tekući popravci;
- 4.2.8. odgovornost vozača u pogledu preuzimanja, prijevoza i dostave robe u skladu s dogovorenim uvjetima (samo kategorije C, CE).

B. ISPIT VJEŠTINA I PONAŠANJA

5. Vozilo i njegova oprema

5.1. Upravljanje vozilom s ručnim prijenosom (mjenjačem) podliježe polaganju ispita vještina i ponašanja u vozilu s ručnim mjenjačem.

Ako kandidat položi ispit vještina i ponašanja u vozilu s automatskim mjenjačem, to se navodi u svakoj vozačkoj dozvoli koja se izdaje na temelju takvog ispita. Dozvole s takvom napomenom vrijede samo za upravljanje vozilima s automatskim mjenjačem.

„Vozilo s automatskim sustavom prijenosa (automatskim mjenjačem)” znači vozilo kod kojeg je moguće mijenjati brzine (stupanj prijenosa) korištenjem isključivo papučice za gas ili kočnice.

5.2. Vozila koja se koriste za ispit vještina i ponašanja moraju ispunjavati niže navedene minimalne kriterije. Države članice mogu predvidjeti strože kriterije ili propisati i druge kriterije.

Kategorija A1:

Motocikl kategorije A1 bez bočne prikolice s radnim obujmom motora od najmanje 120 cm³ koji je sposoban postići brzinu od najmanje 90 km/h.

Kategorija A2:

Motocikl bez bočne prikolice s obujmom cilindra od najmanje 400 cm³ i snage motora od najmanje 25 kW.

Kategorija A:

Motocikl bez bočne prikolice s obujmom cilindra od najmanje 600 cm³ i snage motora od najmanje 40 kW.

Kategorija B:

Vozilo na četiri kotača kategorije B koje može postići brzinu od najmanje 100 km/h.

Kategorija BE:

Skup vozila sastavljen od ispitnog vozila kategorije B i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 1 000 kg, koji može postići brzinu od najmanje 100 km/h i koji ne spada u kategoriju B. Prostor priključnog vozila namijenjen prijevozu tereta sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i motorno vozilo. Zatvoreni dio može biti i nešto uži od motornog vozila ako je pogled vozača unazad moguć samo korištenjem vanjskih vozačkih zrcala (retrovizora) motornog vozila. Stvarna ukupna masa priključnog vozila mora iznositi najmanje 800 kg.

Kategorija B1:

Četverocikl koji može postići brzinu od najmanje 60 km/h.

Kategorija C:

Vozilo kategorije C, najveće dopuštene mase najmanje 12 000 kg, duljine najmanje 8 m, širine najmanje 2,40 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h. Vozilo je opremljeno sustavom protiv blokiranja kotača, mjenjačem koji ima najmanje osam brzina za vožnju naprijed i tahografom, kako je utvrđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85. Dio namijenjen prijevozu tereta sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i kabina. Stvarna ukupna masa vozila iznosi najmanje 10 000 kg.

Kategorija CE:

Ili zglobno vozilo ili kombinacija ispitnog vozila kategorije C i priključnog vozila duljine najmanje 7,5 m. Najveća dopuštena masa i zglobnog vozila i kombinacije iznosi najmanje 20 000 kg, duljina najmanje 14 m, a širina najmanje 2,4 m. Mogu postići brzinu od najmanje 80 km/h. Opremljeni su sustavom protiv blokiranja kotača, mjenjačem koji ima najmanje osam brzina za vožnju naprijed i tahografom, kako je utvrđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85. Teretni dio sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i kabina. Stvarna ukupna masa oba dijela, i zglobnog vozila i kombinacije, iznosi najmanje 15 000 kg.

Kategorija C1:

Vozilo potkategorije C1, najveće dopuštene mase najmanje 4 000 kg, duljine najmanje 5 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h. Opremljeno sustavom protiv blokiranja kotača i tahografom, kako je utvrđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85. Teretni dio sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i kabina.

Kategorija C1E:

Kombinacija sastavljena od ispitnog vozila potkategorije C1 i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kg. Ta kombinacija mora biti dugačka najmanje 8 m i mora moći postići brzinu od najmanje 80 km/h. Teretni dio priključnog vozila sastoji se od zatvorenog dijela koji je širok i visok najmanje onoliko koliko i kabina. Zatvoreni dio može biti i nešto uži od kabine ako je pogled vozača unatrag moguć samo korištenjem vanjskih vozačkih zrcala (retrovizora) motornog vozila. Stvarna ukupna masa priključnog vozila iznosi najmanje 800 kg.

Kategorija D:

Vozilo kategorije D, duljine najmanje 10 m, širine najmanje 2,40 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h. Opremljeno je sustavom protiv blokiranja kotača i tahografom, kako je utvrđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85.

Kategorija DE:

Kombinacija sastavljena od ispitnog vozila kategorije D i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kg, širine najmanje 2,40 m, koja može postići brzinu od najmanje 80 km/h. Teretni dio priključnog vozila sastoji se od zatvorenog dijela koji je najmanje 2 m širok i 2 m visok. Stvarna ukupna masa priključnog vozila iznosi najmanje 800 kg.

Kategorija D1:

Vozilo potkategorije D1, najveće dopuštene mase najmanje 4 000 kg, duljine najmanje 5 m, koje može postići brzinu od najmanje 80 km/h. Opremljeno je sustavom protiv blokiranja kotača i tahografom, kako je utvrđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85.

Kategorija D1E:

Kombinacija sastavljena od ispitnog vozila potkategorije D1 i priključnog vozila najveće dopuštene mase najmanje 1 250 kg, koja može postići brzinu od najmanje 80 km/h. Teretni dio priključnog vozila sastoji se od zatvorenog dijela koji je najmanje 2 m širok i 2 m visok. Stvarna ukupna masa priključnog vozila iznosi najmanje 800 kg.

Ispitna vozila za kategorije BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E, koja nisu u skladu s gore navedenim minimalnim kriterijima, ali su se koristila na dan ili prije stupanja na snagu ove Direktive mogu se nastaviti koristiti tijekom razdoblja od najviše deset godina od tog datuma. Države članice mogu provoditi zahtjeve u pogledu tereta koji ta vozila prevoze u roku deset godina od dana stupanja na snagu Direktive Komisije 2000/56/EZ [\(3\)](#).

6. Vještine i ponašanja koji se provjeravaju za vozila kategorija A1, A2 i A

<p>6.1. Priprema i tehnički pregled vozila u pogledu sigurnosti prometa na cestama</p> <p>Kandidati moraju pokazati da su sposobni pripremiti se za sigurno upravljanje vozilom ispunjenjem sljedećih zahtjeva:</p> <p>6.1.1. pravilno namještanje zaštitne opreme, kao što su rukavice, čizme, odjeća i zaštitna kaciga;</p> <p>6.1.2. nasumična provjera stanja guma, kočnica, upravljača, prekidača za zaustavljanje u slučaju nužde (prema potrebi), lanca, razine ulja, svjetala, reflektora, pokazivača smjera i uređaja za davanje zvučnih znakova upozorenja.</p> <p>6.2. Ispitivanje posebnih radnji koje se odnose na sigurnost prometa na cesti</p> <p>6.2.1. postavljanje motocikla na oslonac, skidanje motocikla s oslonca, i njegovo pomicanje bez pomoći motora, hodanjem uz vozilo;</p> <p>6.2.2. parkiranje motocikla na oslonac;</p> <p>6.2.3. izvođenje najmanje dviju radnji pri maloj brzini, uključujući vožnju zavojima; to bi trebalo omogućiti ocjenu sposobnosti upravljanja spojkom u kombinaciji s kočnicom, održavanja ravnoteže, smjera gledanja i pravilnog položaja tijela na motociklu, kao i pravilnog položaja nogu na stalcima za noge;</p> <p>6.2.4. izvođenje najmanje dviju radnji pri većoj brzini, od kojih se jedna izvodi u drugoj ili trećoj brzini pri brzini od najmanje 30 km/h, a druga izbjegavanjem zapreke pri brzini od najmanje 50 km/h; to bi trebalo omogućiti ocjenu položaja tijela na motociklu, smjera gledanja, održavanja ravnoteže, tehnike upravljanja i tehnike mijenjanja brzina;</p> <p>6.2.5. kočenje: izvode se barem dvije vježbe kočenja, uključujući kočenje kočnicom za slučaj nužde pri minimalnoj brzini od 50 km/h; to bi trebalo omogućiti ocjenu sposobnosti rukovanja prednjom i stražnjom kočnicom, smjera pogleda i položaja tijela na motociklu.</p> <p>Posebne radnje navedene u točkama 6.2.3. do 6.2.5. moraju se provesti najkasnije pet godina od stupanja na snagu Direktive 2000/56/EZ.</p> <p>6.3. Ponašanje u prometu</p> <p>Sljedeće vježbe, u uobičajenim uvjetima u prometu, kandidati moraju izvršiti posve sigurno, poduzimajući potrebne mjere opreza:</p> <p>6.3.1. odlazak s mjesta parkiranja, nastavak vožnje nakon zaustavljanja u prometu; izlazak s kolnog ulaza;</p> <p>6.3.2. vožnja na ravnim cestama; mimoilaženje vozila koja prilaze iz suprotnog smjera, uključujući vožnju u ograničenom prostoru;</p> <p>6.3.3. vožnja zavojima;</p> <p>6.3.4. raskrižja: prilaženje raskrižjima i čvorištima te njihov prijelaz;</p> <p>6.3.5. promjena smjera vožnje: skretanje ulijevo i udesno; prestrojavanje u drugu prometnu traku;</p>			
---	--	--	--

<p>6.3.6.približavanje autocesti ili sličnim cestama (ako postoje) te izlazak s njih: uključivanje u promet s trake za ubrzanje, isključivanje iz prometnog toka trakom za usporavanje;</p> <p>6.3.7.pretjecanje/obilazanje: pretjecanje drugih vozila (ako je moguće); obilaženje zapreka, npr. parkiranih vozila; pretjecanje od strane drugih vozila (prema potrebi);</p> <p>6.3.8.posebne karakteristike ceste (ako postoje): kružni tokovi; prijelazi preko željezničkih pruga u istoj razini; tramvajske/autobusne postaje; pješački prijelazi; vožnja uzbrdo/nizbrdo po dugačkim padinama;</p> <p>6.3.9. poduzimanje potrebnih mjera opreza pri izlasku iz vozila.</p> <p>7. Vještine i ponašanja koji se provjeravaju za vozila kategorije B, B1 i BE</p> <p>7.1. Priprema i tehnički pregled vozila u pogledu sigurnosti prometa na cestama</p> <p>Kandidati moraju pokazati da su sposobni pripremiti se za sigurnu vožnju ispunjavanjem sljedećih zahtjeva:</p> <p>7.1.1. prilagođavanje sjedala prema potrebi kako bi se postigao pravilan sjedeći položaj;</p> <p>7.1.2. prilagođavanje vozačkih zrcala (retrovizora), sigurnosnih pojasa i naslona za glavu, ako postoje;</p> <p>7.1.3. provjera jesu li vrata zatvorena;</p> <p>7.1.4.nasumična provjera stanja guma, upravljača, kočnica, tekućina (npr. motorno ulje, tekućina za hlađenje, tekućina za pranje vjetrobranskog stakla), svjetala, reflektora, pokazivača smjera i uređaja za davanje zvučnih znakova upozorenja;</p> <p>7.1.5.provjera sigurnosnih čimbenika u vezi s utovarom tereta u vozilo: karoserija, oplate, vrata za utovar tereta, zaključavanje kabine, način utovara, osiguranje tereta (samo kategorija BE);</p> <p>7.1.6. provjera mehanizma spajanja vučnog i priključnog vozila, kočnih i elektroničkih spojeva (samo kategorija BE).</p> <p>7.2. Kategorija B i B1: ispitivanje posebnih radnji u pogledu sigurnosti prometa na cestama</p> <p>Ispituju se sljedeće odabrane radnje (najmanje dvije radnje za četiri točke, uključujući jednu u vožnji unatrag):</p> <p>7.2.1. vožnja unatrag po ravnom pravcu ili vožnja unatrag ulijevo ili udesno iza ugla držeći se ispravne prometne trake;</p> <p>7.2.2. polukružno okretanje vozila korištenjem brzina za kretanje naprijed ili nazad;</p> <p>7.2.3.parkiranje vozila i napuštanje parkirnog prostora (paralelno, ukoso ili pod pravim kutom, vožnjom naprijed ili natrag na ravnom, uzbrdici ili nizbrdici);</p> <p>7.2.4. precizno kočenje do zaustavljanja, no izvođenje zaustavljanja u slučaju nužde nije obvezno.</p> <p>7.3. Kategorija BE: ispitivanje posebnih radnji u pogledu sigurnosti prometa na cestama</p>			
---	--	--	--

<p>7.3.1. Spajanje i odvajanje ili odvajanje i ponovno spajanje priključnog vozila na motorno vozilo; radnja mora uključivati i vučno vozilo koje je parkirano uz priključno vozilo (tj. ne u nizu);</p> <p>7.3.2. vožnja unatrag duž zavoja u pravcu o kojem odlučuje država članica;</p> <p>7.3.3. sigurno parkiranje radi utovara/istovara.</p> <p>7.4. Ponašanje u prometu</p> <p>Sljedeće vježbe, u uobičajenim uvjetima u prometu, kandidati moraju izvršiti posve sigurno, poduzimajući potrebne mjere opreza:</p> <p>7.4.1. napuštanje mjesta parkiranja, nastavak vožnje nakon zaustavljanja u prometu; izlazak s kolnog ulaza;</p> <p>7.4.2. vožnja na ravnim cestama; mimoilaženje s vozilima iz suprotnog smjera, uključujući vožnju u ograničenom prostoru;</p> <p>7.4.3. vožnja zavojima;</p> <p>7.4.4. raskrižja: prilaženje raskrižjima i čvorištima te njihov prijelaz;</p> <p>7.4.5. promjena smjera vožnje: skretanje ulijevo i udesno; prestrojavanje u drugu prometnu traku;</p> <p>7.4.6. približavanje autocesti ili sličnim cestama (ako postoje) te izlazak s istih: uključivanje u promet s trake za ubrzanje, isključivanje iz prometnog toka trakom za usporavanje;</p> <p>7.4.7. pretjecanje/obilaženje: pretjecanje drugih vozila (ako je moguće); obilaženje zapreka, npr. parkiranih vozila, pretjecanje od strane drugih vozila (prema potrebi);</p> <p>7.4.8. posebne karakteristike ceste (ako postoje): kružni tokovi; prijelazi preko željezničkih pruga u istoj razini; tramvajske/autobusne postaje; pješački prijelazi; vožnja uzbrdo/nizbrdo po dugim padinama;</p> <p>7.4.9. poduzimanje potrebnih mjera opreza pri izlasku iz vozila.</p> <p>8. Vještine i ponašanja koji se provjeravaju za vozila kategorija C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E</p> <p>8.1. Priprema za vožnju i tehnički pregled vozila u pogledu sigurnosti prometa na cestama</p> <p>Kandidati moraju pokazati da su sposobni pripremiti se za sigurnu vožnju ispunjavanjem sljedećih zahtjeva:</p> <p>8.1.1. prilagođavanje sjedala prema potrebi kako bi se postigao pravilan sjedeći položaj;</p> <p>8.1.2. podešavanje vozačkih zrcala (retrovizora), sigurnosnih pojasa i naslona za glavu, ako postoje;</p> <p>8.1.3. nasumična provjera stanja guma, upravljača, kočnica, svjetala, reflektora, pokazivača smjera i uređaja za davanje zvučnih znakova upozorenja;</p> <p>8.1.4. provjera servo sustava kočenja i upravljanja; provjera stanja kotača, matica kotača, blatobrana, vjetrobranskog stakla, prozora i brisača, tekućina (npr. motorno ulje, tekućina za hlađenje, tekućina za pranje stakla); provjera i korištenje ploče s instrumentima, uključujući tahograf, kako je utvrđeno Uredbom (EEZ) br. 3821/85;</p>			
---	--	--	--

<p>8.1.5. provjera zračnog pritiska, posude za zrak i ovjesa;</p> <p>8.1.6. provjera sigurnosnih čimbenika u vezi s utovarom tereta u vozilo: karoserija, oplata, vrata za utovar tereta, mehanizam utovara (ako postoji), zaključavanje kabine (ako postoji), način utovara, osiguravanje tereta (samo kategorije C, CE, C1, C1E);</p> <p>8.1.7. provjera mehanizma spajanja vučnog i priključnog vozila, kočnih i elektroničkih spojeva (samo kategorije CE, C1E, DE, D1E);</p> <p>8.1.8. sposobnost poduzimanja posebnih mjera za sigurnost vozila; pregled karoserije, servisnih vrata, izlaza u slučaju nužde, opreme za prvu pomoć, aparata za gašenje požara i druge sigurnosne opreme (samo kategorije D, DE, D1, D1E);</p> <p>8.1.9. čitanje autokarte, planiranje itinerera, uključujući korištenje elektroničkih sustava navođenja (nije obvezno).</p> <p>8.2. Ispitivanje posebnih radnji u pogledu sigurnosti prometa na cestama</p> <p>8.2.1. spajanje i odvajanje ili odvajanje i ponovno spajanje priključnog vozila na motorno vozilo; radnja mora uključivati i vučno vozilo koje je parkirano uz priključno vozilo (tj. ne u nizu) (samo kategorije CE, C1E, DE, D1E);</p> <p>8.2.2. vožnja unatrag duž zavoja u pravcu o kojem odlučuju države članice;</p> <p>8.2.3. sigurno parkiranje radi utovara/istovara na utovarnoj rampi/platformi ili sličnoj strukturi (samo kategorije C, CE, C1, C1E);</p> <p>8.2.4. parkiranje kako bi se putnicima omogućio siguran ukrcaj u autobus ili iskrcaj iz autobusa (samo kategorije D, DE, D1, D1E).</p> <p>8.3. Ponašanje u prometu</p> <p>Sljedeće vježbe, u uobičajenim uvjetima u prometu, kandidati moraju izvršiti posve sigurno, poduzimajući potrebne mjere opreza:</p> <p>8.3.1. napuštanje mjesta parkiranja, nastavak vožnje nakon zaustavljanja u prometu; izlazak s kolnog ulaza;</p> <p>8.3.2. vožnja na ravnim cestama; mimoilaženje s vozilima iz suprotnog smjera, uključujući vožnju u ograničenom prostoru;</p> <p>8.3.3. vožnja zavojima;</p> <p>8.3.4. raskrižja: prilaženje raskrižjima i čvorištima te njihov prijelaz;</p> <p>8.3.5. promjena smjera vožnje: skretanje ulijevo i udesno, prestrojavanje u drugu prometnu traku;</p> <p>8.3.6. približavanje autocesti ili sličnim cestama (ako postoje) te izlazak s njih: uključivanje u promet s trake za ubrzanje, isključivanje iz prometnog toka trakom za usporavanje;</p> <p>8.3.7. pretjecanje/obilaženje: pretjecanje drugih vozila (ako je moguće); obilaženje zapreka, npr. parkiranih vozila, pretjecanje od strane drugih vozila (prema potrebi);</p> <p>8.3.8. posebne karakteristike cesta (ako postoje): kružni tokovi; prijelazi preko željezničkih pruga u istoj razini; tramvajske/autobusne postaje; pješački prijelazi; vožnja uzbrdo/nizbrdo po dugim padinama;</p> <p>8.3.9. poduzimanje potrebnih mjera opreza pri izlasku iz vozila.</p>			
--	--	--	--

9. Ocjenjivanje ispita vještina i ponašanja

9.1. Ocjena svake od gore navedenih situacija u vožnji mora odražavati stupanj spretnosti kojom kandidat upravlja vozilom kao i pokazanu sposobnost za potpuno sigurnu vožnju u prometu. Tijekom čitavog ispita ovlaštenu ispitivača mora se osjećati sigurno. Pogreške u vožnji ili opasno ponašanje koje neposredno ugrožava sigurnost ispitnog vozila, njegovih putnika ili drugih sudionika u cestovnom prometu kažnjava se neprolaskom na ispitu bez obzira na to jesu li ovlaštenu ispitivač ili osoba u pratnji intervenirali. Ipak, ovlaštenu ispitivač ima pravo odlučiti treba li ispit vještine i ponašanja održati do kraja.

Ovlaštenu ispitivači moraju biti osposobljeni za ispravno ocjenjivanje kandidatove sposobnosti sigurnog upravljanja vozilom. Rad ovlaštenih ispitivača prati i nadzire tijelo koje ovlasti država članica kako bi se osiguralo ispravno i dosljedno ocjenjivanje pogrešaka u skladu sa standardima utvrđenima u ovome Prilogu.

9.2. Tijekom ocjenjivanja ovlaštenu ispitivači trebaju posvetiti posebnu pažnju činjenici vozi li kandidat defenzivno i obzirno. Ta ocjena treba odražavati cjelokupni stil vožnje, a ovlaštenu ispitivač u obzir treba uzeti sveobuhvatan profil kandidata. Kriteriji uključuju prilagođenu i odlučnu (sigurnu) vožnju uz istodobno vođenje računa o uvjetima na cesti i vremenskim prilikama, drugom prometu, interesima drugih sudionika u cestovnom prometu (posebno onih ranjivijih) te sposobnosti predviđanja.

9.3. Ovlaštenu ispitivač nadalje ocjenjuje sljedeće:

9.3.1. kontrolira li kandidat vozilo vodeći pritom računa o sljedećem: ispravno korištenje sigurnosnih pojaseva, vozačkih zrcala (retrovizora), naslona za glavu; sjedala; ispravno korištenje svjetala i druge opreme; ispravno korištenje spojke, mjenjača, papučice za gas, sustava kočenja (uključujući treći sustav kočenja, ako postoji), ispravno upravljanje; kontrola vozila u različitim uvjetima, pri različitim brzinama; stabilnost na cesti, težina i dimenzije te karakteristike vozila; težina i vrsta tereta (samo kategorije BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); udobnost putnika (samo kategorije D, DE, D1, D1E) (bez naglog ubrzanja, glatka vožnja bez naglog kočenja);

9.3.2. vozi li ekonomično i na način koji nije štetan za okoliš vodeći računa o broju okretaja u minuti, mijenjanju brzina, kočenju i ubravanju (samo kategorije BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

9.3.3. opažanje: panoramsko opažanje; ispravno korištenje vozačkih zrcala (retrovizora); gledanje na daljinu, na srednju i bližu razdaljinu;

9.3.4. prednost/propuštanje: prednost na raskrižjima, sjecištima i čvorištima; davanje prednosti u drugim okolnostima (npr. mijenjanje smjera, mijenjanje prometne trake, posebne radnje);

9.3.5. ispravan položaj na cesti: ispravan položaj na cesti, u prometnim trakama, na kružnim tokovima, krivinama, ovisno o vrsti i karakteristikama vozila; prethodno pozicioniranje;

9.3.6. držanje razmaka: držanje odgovarajućeg razmaka ispred i sa strane vozila; držanje odgovarajućeg razmaka u odnosu na druge sudionike u prometu na cestama;

- 9.3.7.brzina: ne prekoračuje najveću dopuštenu brzinu; prilagođava brzinu vremenskim prilikama i uvjetima na cesti te, prema potrebi, nacionalnim ograničenjima brzine; vozi takvom brzinom koja omogućuje zaustavljanje unutar vidljive i slobodne udaljenosti; prilagođava brzinu općoj brzini iste vrste sudionika u prometu na cestama;
- 9.3.8.prometna svjetla, prometni znakovi i druge oznake: poštivanje svjetlosne signalizacije; poštivanje uputa osoba ovlaštenih za upravljanje prometom; poštivanje prometnih znakova (zabrana ili zapovjedi); odgovarajuće poštivanje oznaka na cesti;
- 9.3.9.signaliziranje: prema potrebi, odgovarajuće i pravodobno davanje signala; pravilno pokazivanje smjera; odgovarajuće postupanje u pogledu svih signala drugih sudionika u prometu na cestama;
- 9.3.10.kočenje i zaustavljanje: pravodobno smanjenje brzine, kočenje ili zaustavljanje ovisno o okolnostima; predviđanje; korištenje različitih sustava kočenja (samo za kategorije C, CE, D, DE); korištenje drugih sustava za smanjenje brzine osim kočenja (samo za kategorije C, CE, D, DE).

10. Trajanje ispita

Trajanje ispita i prijedena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenjivanje vještina i ponašanja kandidata propisanih u stavku B ovog Priloga. Vožnja ni u kojem slučaju ne smije trajati kraće od 25 minuta za kategorije A, A1, A2, B, B1 i BE, odnosno 45 minuta za druge kategorije. To ne uključuje vrijeme za prijam kandidata, pripremu vozila, tehnički pregled vozila u pogledu sigurnosti prometa na cestama, izvođenje posebnih radnji i objavu rezultata praktičnog ispita.

11. Mjesto održavanja ispita

Dio ispita u kojem se ocjenjuju posebne radnje može se održati na posebnom ispitnom poligonu. Dio ispita u kojem se ocjenjuje ponašanje u prometu održava se, ako je to moguće, na cestama izvan naselja, na brzim cestama i autocestama (ili sličnim cestama), kao i na svim vrstama gradskih cesta (naseljena područja, područja s ograničenjem brzine na 30 km/h i 50 km/h, gradske brze ceste), koje predstavljaju različite vrste poteškoća s kojima se vozači obično susreću. Poželjno je i da se ispiti održavaju u različitim uvjetima gustoće prometa. Vrijeme provedeno na cesti treba optimalno iskoristiti kako bi se kandidat ocijenio u svim različitim zonama prometa u kojima se može naći, stavljajući poseban naglasak na prijelaze iz jedne u drugu zonu.

II. ZNANJE, VJEŠTINE I PONAŠANJE PRI UPRAVLJANJU MOTORNIM VOZILOM

Vozači svih motornih vozila moraju u svakom trenutku imati znanje i vještine te se ponašati kako je opisano u točkama od 1. do 9. kako bi bili sposobni:

- prepoznati opasnosti u prometu i procijeniti njihovu ozbiljnost,
- dovoljno dobro upravljati vozilom kako ne bi uzrokovali opasne situacije te na odgovarajući način reagirati ako do takvih situacija dođe,

<p>—poštovati prometne propise, a osobite one namijenjene sprečavanju prometnih nesreća i održavanju prometnog toka, —prepoznati bilo kakve značajnije tehničke kvarove na svojim vozilima, posebno one koji ugrožavaju sigurnost, te ih na odgovarajući način otkloniti, —voditi računa o svim čimbenicima koji utječu na ponašanje tijekom vožnje (npr. alkohol, umor, slabi vid itd.) kako bi zadržali prisebnost potrebnu za sigurnu vožnju, —doprinijeti sigurnosti svih sudionika u prometu na cestama, posebno onih najslabijih i najizloženijih, iskazivanjem primjerenog poštivanja prema drugima.</p> <p>Države članice mogu donijeti odgovarajuće mjere kako bi osigurale da vozači koji su izgubili znanja i vještine i koji se ne znaju ponašati kako je opisano u točkama od 1. do 9. mogu obnoviti ta znanja i vještine te se nastaviti ponašati onako kako je to potrebno za upravljanje motornim vozilom.</p> <hr/> <p>(1) SL L 370, 31.12.1985., str. 1. Uredba kako je stavljena izvan snage Uredbom (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).</p> <p>(2) SL L 370, 31.12.1985., str. 8. Uredba, kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 561/2006.</p> <p>(3) Direktiva Komisije 2000/56/EZ od 14. rujna 2000. o izmjeni Direktive Vijeća 91/439/EEZ o vozačkim dozvolama (SL L 237, 21.9.2999., str. 45.).</p>			
<p>PRILOG III.</p> <p>MINIMALNI STANDARDI PSIHOFIZIČKE SPOSOBNOSTI POTREBNE ZA UPRAVLJANJE MOTORNIM VOZILOM</p> <p>DEFINICIJE</p> <p>IU svrhu ovog Priloga vozači su razvrstani u dvije skupine:</p> <p>1.1. Prva skupina:</p> <p style="padding-left: 40px;">vozači vozila kategorija A, A1, A2, AM, B, B1 i BE.</p> <p>1.2. Druga skupina:</p>			

vozači vozila kategorija C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E.

- 1.3. Nacionalni propisi mogu predvidjeti da se odredbe iz ovog Priloga koje se odnose na vozače druge skupine primjenjuju na vozače vozila kategorije B koji koriste svoje vozačke dozvole u službene svrhe (taksi vozila, vozila hitne pomoći, i dr.).
2. Slično, kandidati za prvu vozačku dozvolu ili za produljenje vozačke dozvole razvrstavaju se u skupinu u koju će spadati nakon što im se dozvola izda ili produlji.

ZDRAVSTVENI PREGLEDI

3. Prva skupina:

Od kandidata se zahtijeva da obavi zdravstveni pregled ako pri ispunjavanju potrebnih formalnosti ili tijekom ispita koji mora položiti prije dobivanja vozačke dozvole postane jasno da kandidat ima jedan ili više zdravstvenih nedostataka navedenih u ovome Prilogu.

4. Druga skupina:

Kandidati obavljaju zdravstvene preglede prije nego što im se prvi put izda vozačka dozvola, a potom u skladu s nacionalnim propisima na snazi u državi članici uobičajenog boravišta prilikom svakog produljenja vozačke dozvole.

5. Standardi koje država članica utvrdi za izdavanje ili svako naknadno produljenje vozačke dozvole mogu biti stroži od onih utvrđenih u ovom Prilogu.

VID

6. Svi kandidati za vozačku dozvolu obavljaju odgovarajući pregled kako bi se osiguralo da imaju odgovarajuću oštrinu vida za upravljanje motornim vozilom. Ako postoji razlog za sumnju u kandidatov vid, pregledava ga nadležno zdravstveno tijelo. Tijekom tog pregleda posebna pozornost posvećuje se sljedećem: oštrini vida, vidnom polju, vidu pri slaboj svjetlosti i progresivnim očnim bolestima.

U smislu ovog Priloga intraokularne leće ne smatraju se korektivnim lećama.

Prva skupina:

- 6.1. Kandidati za vozačku dozvolu ili produljenje vozačke dozvole moraju imati binokularnu oštrinu vida, prema potrebi s korektivnim lećama, od najmanje 0,5 ako se gleda na oba oka. Vozačke dozvole se ne izdaju ili produljuju ako se tijekom zdravstvenog pregleda pokaže da je horizontalno vidno polje manje od 120°, osim u iznimnim slučajevima koji su opravdano utemeljeni na povoljnom medicinskom mišljenju i pozitivnom praktičnom ispitu, ili ako dotična osoba pati od bilo kojeg drugog

<p>očnog stanja koje bi moglo ugroziti sigurnost upravljanja vozilom. Ako se otkrije progresivna očna bolest, vozačka dozvola može se izdati ili produžiti pod uvjetom da kandidat redovito obavlja zdravstveni pregled pri nadležnom zdravstvenom tijelu.</p> <p>6.2.Kandidati za vozačku dozvolu ili produženje vozačke dozvole koji imaju potpuni funkcionalni gubitak vida na jedno oko ili koji koriste samo jedno oko (npr. u slučaju diplopije) moraju imati oštrinu vida od najmanje 0,6, prema potrebi s korektivnim lećama. Nadležno zdravstveno tijelo mora potvrditi da to stanje monokularnog vida postoji dovoljno dugo da omogući prilagodbu i da je vidno polje u tom oku normalno.</p> <p>Druga skupina:</p> <p>6.3.Kandidati za vozačku dozvolu ili produženje vozačke dozvole moraju imati oštrinu vida, prema potrebi s korektivnim lećama, od najmanje 0,8 na boljem oku i najmanje 0,5 na slabijem oku. Ako se za postizanje vrijednosti od 0,8 i 0,5 koriste korektivne leće, nekorigirana oštrina vida na svakom oku mora iznositi 0,05 ili se, pak, minimalna oštrina (0,8 i 0,5) mora postići ili korekcijom pomoću naočala čija snaga ne prelazi dioptriju od plus ili minus 8 ili pomoću kontaktnih leća (nekorigirani vid = 0,05). Korekcija se mora dobro podnositi. Vozačka dozvola ne smije se izdati ili produžiti kandidatima ili vozačima koji nemaju normalno binokularno vidno polje ili koji imaju diplopiju.</p> <p>SLUH</p> <p>7.Kandidatu ili vozaču druge skupine smije se izdati ili produžiti vozačka dozvola u skladu s mišljenjem nadležnog zdravstvenog tijela. Tijekom zdravstvenog pregleda posebna pozornost posvetit će se opsegu za kompenzaciju.</p> <p>OSOBE S LOKOMOTORNIM OŠTEĆENJEM</p> <p>8.Kandidatu ili vozaču koji pati od kronične bolesti ili abnormalnosti lokomotornog sustava zbog koje je upravljanje motornim vozilom opasno ne smije se izdati ili produžiti vozačka dozvola.</p> <p>Prva skupina:</p> <p>8.1.Osobama ili vozačima s tjelesnim invaliditetom može se izdati vozačka dozvola, prema potrebi s određenim ograničenjima, nakon što nadležno zdravstveno tijelo izda mišljenje. To mišljenje mora se temeljiti na zdravstvenoj procjeni predmetne kronične bolesti ili abnormalnosti te, prema potrebi, na praktičnom ispitu. U njemu se mora naznačiti i koju vrstu prilagodbe je potrebno učiniti na vozilu te treba li vozaču ugraditi ortopedski uređaj ako ispit vještina i ponašanja pokaže da s takvim uređajem upravljanje vozilom ne bi bilo opasno.</p> <p>8.2.Svakom kandidatu koji pati od progresivne kronične bolesti može se izdati ili produžiti vozačka dozvola pod uvjetom da se redovito podvrgava pregledima kako bi se utvrdilo je li i dalje sposoban posve sigurno upravljati vozilom.</p>			
--	--	--	--

Ako je riječ o stabilnom invaliditetu, vozačka dozvola može se izdati ili produjiti bez da kandidat obavlja redovite zdravstvene preglede.

Druga skupina:

8.3. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenim definicijom ove skupine.

KARDIOVASKULARNE BOLESTI

9. Svaka bolest koja bi kandidata za izdavanje prve vozačke dozvole ili vozača koji podnosi zahtjev za produženje vozačke dozvole mogla izložiti iznenadnom zatajenju kardiovaskularnog sustava tako da dođe do iznenadnog oštećenja moždanih funkcija predstavlja opasnost za sigurnost prometa na cestama.

Prva skupina:

9.1. Kandidatu ili vozaču s teškom aritmijom ne smije se izdati ili produjiti vozačka dozvola.

9.2. Kandidatu ili vozaču s ugrađenim elektrostimulatorom srca može se izdati ili produjiti vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda.

9.3. Pitanje treba li izdati, odnosno produjiti vozačku dozvolu kandidatu ili vozaču koji boluje od abnormalnog arterijskog krvnog pritiska procjenjuje se s obzirom na druge rezultate pregleda, s tim povezane komplikacije i opasnost koju te komplikacije mogu predstavljati za sigurnost prometa na cestama.

9.4. U pravilu, kandidatu ili vozaču koji tijekom mirovanja ili kad ga obuzmu emocije pati od angine pectoris ne smije se izdati ili produjiti vozačka dozvola. Kandidatu ili vozaču koji je pretrpio miokardijalni infarkt vozačka dozvola izdaje se ili produjete na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i, prema potrebi, redovitih zdravstvenih pregleda.

Druga skupina:

9.5. Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenim definicijom ove skupine.

DIABETES MELLITUS

10. Kandidatu ili vozaču koji boluju od diabetes mellitus može se izdati ili produjiti vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda prilagođenih svakom pojedinom slučaju.

Druga skupina:

10.1.Kandidatu ili vozaču u ovoj skupini koji pati od diabetes mellitus i koji se liječi inzulinom vozačka se dozvola može izdati ili produžiti samo u vrlo iznimnim slučajevima koji su opravdano utemeljeni na ovlaštenom medicinskom mišljenju te na temelju redovitih zdravstvenih pregleda.

NEUROLOŠKE BOLESTI

11.Vozačka dozvola ne smije se izdati ili produžiti kandidatu ili vozaču koji pati od teške neurološke bolesti, osim ako je uz zahtjev priloženo ovlašteno medicinsko mišljenje.

Neurološke smetnje povezane s bolestima ili kirurškim zahvatima na središnjem ili perifernom živčanom sustavu koje imaju za posljedicu senzorna ili motorna oštećenja te utječu na ravnotežu i koordinaciju trebaju se na odgovarajući način uzeti u obzir, imajući u vidu njihove funkcionalne učinke i rizik napredovanja. U takvim slučajevima, te ako postoji rizik pogoršanja, vozačka dozvola izdaje se ili produžuje na temelju redovitih pregleda.

12.Epileptički napadaji ili druge iznenadne smetnje stanja svijesti, ako do njih dođe kod osobe koja upravlja motornim vozilom, predstavljaju ozbiljnu opasnost za sigurnost prometa na cestama.

Prva skupina:

12.1.Dozvola se može izdati ili produžiti na temelju pregleda nadležnog zdravstvenog tijela i redovitih zdravstvenih pregleda. To tijelo odlučuje o stanju epilepsije ili drugih smetnji svijesti, njihovom kliničkom obliku i napredovanju (na primjer, ni jedan napad u posljednje dvije godine), primijenjenoj terapiji i njezinim rezultatima.

Druga skupina:

12.2.Kandidatu ili vozaču koji ima ili bi mogao imati epileptičke napadaje ili druge iznenadne smetnje stanja svijesti ne smije se izdati ili produžiti vozačka dozvola.

DUŠEVNE SMETNJE

Prva skupina:

<p>1 Vozačke dozvole ne smiju se izdati ili produjiti kandidatima ili vozačima koji boluju od:</p> <p>3.</p> <p>1.— ozbiljnih duševnih smetnji, bilo prirođenih bilo uzrokovanih bolešću, šokom ili neurokirurškim zahvatima,</p> <p>— ozbiljne duševne zaostalosti,</p> <p>—ozbiljnih problema ponašanja uzrokovanih starenjem; ili deformacije osobnosti koje dovode do ozbiljno narušene sposobnosti prosuđivanja, ponašanja ili prilagodljivosti,</p> <p>osim ako njihovim zahtjevima nije priloženo ovlašteno medicinsko mišljenje i, prema potrebi, na temelju redovitih zdravstvenih pregleda.</p> <p>Druga skupina:</p> <p>13.2.Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenim definicijom ove skupine.</p> <p>ALKOHOL</p> <p>14.Konzumiranje alkohola predstavlja veliku opasnost za sigurnost prometa na cestama. S obzirom na razmjere tog problema, zdravstvena struka mora biti vrlo oprezna.</p> <p>Prva skupina:</p> <p>14.1.Vozačka se dozvola ne smije izdati ili produjiti kandidatu ili vozaču koji je ovisan o alkoholu ili koji se ne može suzdržati od vožnje u alkoholiziranom stanju.</p> <p>Kandidatu ili vozaču koji je u prošlosti bio ovisan o alkoholu može se izdati ili produjiti vozačka dozvola nakon dokazanog razdoblja apstinencije te na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda.</p> <p>Druga skupina:</p> <p>14.2.Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenima definicijom ove skupine.</p> <p>DROGE I LIJEKOVI</p>			
--	--	--	--

<p>15.Zloporaba:</p> <p>Vozačka se dozvola ne izdaje ili produljuje kandidatu ili vozaču koji je ovisan o psihotropnim tvarima ili koji nije ovisan o takvim tvarima, ali ih redovito zloupotrebljava, bez obzira na kategoriju dozvole koja se traži.</p> <p>Redovito korištenje:</p> <p>Prva skupina:</p> <p>15.1.Kandidatu ili vozaču koji u bilo kojem obliku redovito koristi psihotropne tvari koje mogu narušiti sposobnost sigurnog upravljanja vozilom ne smije se izdati ili produljiti vozačka dozvola ako su konzumirane količine takve da nepovoljno utječu na sposobnost upravljanja vozilom. To vrijedi i za sve druge medicinske proizvode ili kombinacije medicinskih proizvoda koji utječu na sposobnost upravljanja vozilom.</p> <p>Druga skupina:</p> <p>15.2.Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenim definicijama ove skupine.</p> <p>BUBREŽNE SMETNJE</p> <p>Prva skupina:</p> <p>16.1.Kandidatu ili vozaču koji pati od ozbiljnih bubrežnih smetnji izdaje se ili produljuje vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i redovitih zdravstvenih pregleda.</p> <p>Druga skupina:</p> <p>16.2.Osim u iznimnim slučajevima koji su opravdano utemeljeni na ovlaštenom medicinskom mišljenju te na temelju redovitih liječničkih pregleda, vozačka se dozvola ne smije izdati ili produljiti kandidatu ili vozaču koji boluje od teških i nepovratnih bubrežnih smetnji.</p> <p>RAZNE ODREDBE</p> <p>Prva skupina:</p>			
---	--	--	--

<p>17.1.Kandidatu ili vozaču s presađenim organom ili umjetnim implantatom koji utječe na sposobnost upravljanja vozilom može se izdati ili produljiti vozačka dozvola na temelju ovlaštenog medicinskog mišljenja i, prema potrebi, redovitih zdravstvenih pregleda.</p> <p>Druga skupina:</p> <p>17.2.Nadležno zdravstveno tijelo vodi računa o dodatnim rizicima i opasnostima povezanim s upravljanjem vozilima obuhvaćenim definicijom ove skupine.</p> <p>18.U pravilu, vozačka se dozvola ne smije izdati ili produljiti kandidatu ili vozaču koji pati od bilo kakve smetnje koja nije spomenuta u prethodnom stavku, ali koja bi mogla predstavljati ili izazvati funkcionalnu nesposobnost koja utječe na sigurnost za volanom, osim ako njegov zahtjev nije popraćen ovlaštenim medicinskim mišljenjem te, prema potrebi, na temelju redovitih liječničkih pregleda.</p>			
<p>PRILOG IV.</p> <p>MINIMALNI STANDARDI ZA OSOBE KOJE PROVODE PRAKTIČNI DIO VOZAČKOG ISPITA</p> <p>1. Tražene sposobnosti ovlaštenog ispitivača</p> <p>1.1.Osoba ovlaštena obavljati praktičnu procjenu kandidatova upravljanja motornim vozilom mora imati znanja, vještine i razumijevanje povezane s temama iz točaka 1.2. do 1.6.</p> <p>1.2.Sposobnosti ovlaštenog ispitivača moraju biti relevantne za ocjenu kandidatova upravljanja vozilom za kategoriju vozačke dozvole za koju se obavlja vozački ispit.</p> <p>1 Znanje o vožnji i razumijevanje vožnje te ocjenjivanje:</p> <p>.</p> <p>3— teorija ponašanja tijekom upravljanja vozilom u prometu,</p> <p>. — percepcija opasnosti i izbjegavanja nesreće,</p> <p>— nastavni plan na kojem se temelje standardi vozačkog ispita,</p> <p>— zahtjevi u vezi s vozačkim ispitom,</p> <p>—odgovarajući cestovni i prometni propisi, uključujući odgovarajuće propise EU-a i nacionalne propise te smjernice za tumačenje,</p> <p>— teorija i tehnike ocjenjivanja,</p> <p>— defanzivna vožnja.</p> <p>1 Vještine ocjenjivanja:</p> <p>.</p>			

<p>4—sposobnost točnog opažanja, nadgledanja i procjene cjelokupnog kandidatova upravljanja vozilom, posebno:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ispravno i sveobuhvatno prepoznavanje opasnih situacija, — točno određivanje uzroka i vjerojatnog učinka takvih situacija, — razina osposobljenosti i prepoznavanje pogrešaka, — jednoznačnost i dosljednost pri ocjenjivanju, — brzo prikupljanje informacija i odabir ključnih točaka, — predviđanje i prepoznavanje potencijalnih problema i razrada strategija za njihovo rješavanje, — pružanje pravodobnih i konstruktivnih povratnih informacija. <p>1.5.Osobne vozačke vještine:</p> <p>—Osoba ovlaštena za provođenje praktičnog dijela vozačkog ispita za određenu kategoriju vozačke dozvole mora biti sposobna upravljati tom vrstom motornog vozila prema dosljedno visokim standardima.</p> <p>1 Kvaliteta usluge:</p> <ul style="list-style-type: none"> 6— odrediti što kandidat može očekivati tijekom ispita te mu to priopćiti, —izražavati se jasno, biranim sadržajem, načinom i jezikom prilagođenim slušatelju i kontekstu te odgovarati na upite kandidata, — pružiti jasne povratne informacije o rezultatima ispita, — odnositi se prema kandidatima s poštovanjem i bez diskriminacije. <p>1 Poznavanje tehničkih i fizičkih značajki vozila:</p> <ul style="list-style-type: none"> 7—poznavanje tehničkih značajki vozila, kao što su upravljanje, gume, kočnice, svjetla, posebno za motocikle i teretna vozila, — sigurnost tereta, — poznavanje fizičkih značajki vozila, kao što su brzina, trenje, dinamika, energija. <p>1.8. Vožnja uz nisku potrošnju goriva te na način koji nije štetan za okoliš.</p> <p>2. Opći uvjeti</p> <p>2Ovlašteni ispitivač za kategoriju B:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 (a) mora imati vozačku dozvolu kategorije B najmanje 3 godine; 1 (b) mora imati najmanje 23 godine; 1 (c)mora uspješno položiti stručni ispit iz točke 3. ovog Priloga te nakon tog održavati razinu kvalitete i prolaziti periodičko stručno usavršavanje iz točke 4. ovog Priloga; 			
--	--	--	--

(d) mora proći stručnu izobrazbu nakon koje se stječe najmanje razina 3, kako je određeno Odlukom Vijeća 85/368/EEZ od 16. srpnja 1985. o usporedivosti kvalifikacija stručne izobrazbe među državama članicama Europske zajednice [\(1\)](#);

(e) ne smije istodobno obavljati zanimanje instruktora vožnje u autoškoli.

2 Ovlašteni ispitivač za ostale kategorije:

(a) mora imati vozačku dozvolu dotične kategorije ili jednakovrijedno znanje stečeno odgovarajućom profesionalnom kvalifikacijom;

(b) mora uspješno položiti stručni ispit iz točke 3. ovog Priloga te nakon tog održavati razinu kvalitete i prolaziti periodičko stručno usavršavanje poštovati iz točke 4. ovog Priloga;

(prije toga je najmanje tri godine bio kvalificirani ovlašteni ispitivač za kategoriju B; ispunjenje uvjeta navedenog trogodišnjeg iskustva neće se tražiti ako ovlašteni ispitivač dokaže sljedeće:

-) — najmanje petogodišnje iskustvo upravljanja vozilom predmetne kategorije, ili
- teorijsku i praktičnu ocjenu sposobnosti upravljanja vozilom standarda višeg od onog potrebnog za dobivanje vozačke dozvole, čime taj zahtjev postaje izlišnim,

(d) mora obaviti stručnu izobrazbu nakon koje se stječe najmanje razina 3, kako je određeno Odlukom 85/368/EEZ;

(e) ne smije istodobno obavljati zanimanje instruktora vožnje u autoškoli.

2.3. Jednakovrijednosti

2.3.1. Države članice mogu ovlastiti ovlaštenog ispitivača da provodi vozačke ispite za kategorije AM, A1, A2 i A nakon položenog stručnog ispita iz točke 3. za jednu od tih kategorija.

2.3.2. Države članice mogu ovlastiti ovlaštenog ispitivača da provodi vozačke ispite za kategorije C1, C, D1 i D nakon položenog stručnog ispita iz točke 3. za jednu od tih kategorija.

2.3.3. Države članice mogu ovlastiti ovlaštenog ispitivača da provodi vozačke ispite za kategorije BE, C1E, CE, D1E i DE nakon položenog stručnog ispita iz točke 3. za jednu od tih kategorija.

3. Stručni ispit

3.1. Temeljno osposobljavanje

3.1.1. Prije no što se osoba može ovlastiti za provođenje vozačkih ispita, ona mora na zadovoljavajući način obaviti program obuke koji odredi država članica kako bi stekla sposobnosti navedene u točki 1.

3.1.2. Države članice određuju odgovara li sadržaj bilo kojeg posebnog programa obuke ovlaštenju za provođenje vozačkih ispita za jednu ili više kategorija vozačkih dozvola.

3.2. Ispiti

3.2.1. Prije no što se osoba može ovlastiti za provođenje vozačkih ispita, ona mora pokazati zadovoljavajuću razinu znanja, razumijevanja, vještina i sposobnosti u vezi s temama navedenima u točki 1.

3.2.2. Države članice provode postupak provjere kojim se, na pedagoški primjeren način, ocjenjuju sposobnosti osobe definirane pod točkom 1., posebno točkom 1.4. Postupak ispitivanja mora uključivati i teorijski i praktični dio. Prema potrebi, može se koristiti ocjenjivanje temeljeno na računalu. O pojedinostima u vezi s vrstom i trajanjem ispita i ocjenjivanja u okviru postupka provjere odlučuje svaka država članica.

3.2.3. Države članice moraju odrediti odgovara li sadržaj određene provjere ovlaštenju za provođenje praktičnog dijela vozačkog ispita za jednu ili više kategorija vozačkih dozvola.

4. Održavanje razine kvalitete i periodičko stručno usavršavanje

4.1. Održavanje razine kvalitete

4.1.1. Države članice moraju postaviti uvjete za održavanje razine kvalitete namijenjene održavanju razine standarda koje moraju ispunjavati ovlašteni ispitivači.

4.1.2. Uvjeti za održavanje razine kvalitete uključuju nadzor nad ovlaštenim ispitivačima tijekom njihova rada, njihovo daljnje osposobljavanje i ponovnu akreditaciju, njihovo trajno profesionalno usavršavanje i redoviti pregled rezultata vozačkih ispita koje su provodili.

4.1.3. Države članice moraju osigurati da se na svakog ovlaštenog ispitivača na temelju uvjeta za održavanje razine kvalitete iz točke 4.1.2. primjenjuje godišnji nadzor. Osim toga, države članice moraju osigurati da se svakih pet godina svaki ovlašteni ispitivač nadgleda dok provodi ispit, i to tijekom kumulativnog razdoblja od najmanje pola dana, što omogućuje nadgledanje nekoliko ispita. Ako se otkriju problemi, treba poduzeti mjere namijenjene otklanjanju tih problema. Osoba koja obavlja nadzor mora za to imati ovlasti države članice.

4.1.4. Države članice mogu odrediti da se, ako je ovlašteni ispitivač ovlašten za provođenje vozačkih ispita za više od jedne kategorije, ispunjenjem zahtjeva o nadzoru ispita za jednu kategoriju ispunjava i zahtjev za više od jedne kategorije.

4.1.5. Obavljanje vozačkih provjera mora pratiti i nadgledati tijelo koje je ovlastila država članica kako bi se osigurala ispravna i dosljedna primjena ocjenjivanja.

4.2. Periodičko stručno usavršavanje

4. Države članice moraju osigurati da ovlaštene ispitivači, kako bi ostali ovlaštene, bez obzira na broj kategorija za koje su 2. akreditirani, obavljaju:

1. — redovito osposobljavanje u ukupnom trajanju barem četiri dana, svake dvije godine, kako bi:

- održali i osvježili potrebna znanja i vještine ispitivanja,
- razvili nove sposobnosti koje su postale nužne za obavljanje njihove profesije,
- osigurali da ovlaštene ispitivač i dalje provodi ispite u skladu s pravičnim i jedinstvenim mjerilima,
- pohađali periodičko stručno usavršavanje u ukupnom trajanju barem pet dana svakih pet godina,
- razvili i održali potrebne praktične vozačke vještine.

4.2.2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurale posebno osposobljavanje za one ovlaštene ispitivače za koje se postojećim sustavom održavanja razine kvalitete utvrdilo da u svome radu čine ozbiljne pogreške.

4.2.3. Vrsta periodičkog stručnog usavršavanja može biti u obliku sastanka, osposobljavanja u razredu, klasičnog ili elektroničkog učenja te se može obavljati pojedinačno ili u skupinama. Može uključivati takvu ponovnu akreditaciju standarda kakvu država članica smatra primjerenom.

4.2.4. Države članice mogu propisati da, kada je ovlaštene ispitivač ovlašten za provođenje vozačkih ispita za više kategorija, ispunjenjem zahtjeva za redovito osposobljavanje u vezi s ispitima za jednu kategoriju ispunjava i zahtjev za više od jedne kategorije ako je uvjet iz točke 4.2.5. ispunjen.

4.2.5. Ako ovlaštene ispitivač od 24 mjeseca nije provodio vozačke ispite za određenu kategoriju, on mora prije no što mu se dopusti provođenje vozačkih ispita za tu kategoriju ponovno biti odgovarajuće ocijenjen. To ponovno ocjenjivanje obavlja se kao dio zahtjeva iz točke 4.2.1.

5. Stečena prava

5.1. Države članice mogu neposredno prije stupanja na snagu ovih odredaba, osobama koje su bile ovlaštene za provođenje vozačkih ispita dopustiti da nastave provoditi vozačke ispite bez obzira na to što nisu bile ovlaštene u skladu s općim uvjetima iz točke 2. ili polaganjem stručnog ispita iz točke 3.

5.2. Takvi ovlaštene ispitivači svejedno podliježu redovitom nadzoru i uvjetima za održavanje razine kvalitete iz točke 4.

(1) [SL L 199, 31.7.1985., str. 56.](#)

PRILOG V.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA OSPOSoblJAVANJA I ISPITIVANJA VOZAČA ZA KOMBINACIJE IZ DRUGOG
PODSTAVKA ČLANKA 4. STAVKA 4. TOČKE (B)

Države članice poduzimaju potrebne mjere za:

- odobravanje i nadzor osposobljavanja iz članka 7. stavka 1. točke (d), ili
- organizaciju ispita vještina i ponašanja iz članka 7. stavka 1. točke (d).

2.1. Trajanje osposobljavanja vozača:

- najmanje 7 sati.

3. Sadržaj osposobljavanja vozača:

Osposobljavanje vozača obuhvaća znanja, vještine i ponašanja opisane u točkama 2. i 7. Priloga II. Posebnu pažnju treba posvetiti:

- dinamici kretanja vozila, sigurnosnim kriterijima, vučnim vozilima i priključnim vozilima (spojni mehanizam), ispravnom utovaru i sigurnosnoj opremi.

Praktični dio uključuje sljedeće vježbe: ubrzavanje, usporavanje, vožnja unatrag, kočenje, zaustavni put, mijenjanje prometne trake, kočenje/izmicanje, zanošenje priključnog vozila, odvajanje i ponovno spajanje priključnog vozila na motorno vozilo, parkiranje;

- svaki sudionik osposobljavanja mora obaviti praktični dio i pokazati svoje vještine i ponašanje na javnim cestama,
- kombinacije vozila koje se koriste za osposobljavanje spadaju u kategoriju vozačkih dozvola koju su sudionici zatražili.

4. Trajanje i sadržaj ispita vještina i ponašanja

Trajanje ispita i prijedena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenu vještina i ponašanja iz točke 3.

<p>PRILOG VI.</p> <p>MINIMALNI ZAHTJEVI ZA OSPOSOBLJAVANJA I ISPITIVANJA VOZAČA ZA MOTOCIKLE IZ KATEGORIJE A (NAPREDNI PRISTUP)</p> <p>Države članice poduzimaju potrebne mjere za:</p> <ul style="list-style-type: none"> — odobravanje i nadzor osposobljavanja iz članka 7. stavka 1. točke (c), ili — organizaciju ispita vještina i ponašanja iz članka 7. stavka 1. točke (c). <p>2. Trajanje osposobljavanja vozača:</p> <ul style="list-style-type: none"> — najmanje 7 sati. <p>3. Sadržaj osposobljavanja vozača:</p> <ul style="list-style-type: none"> — osposobljavanje vozača mora sadržavati sve aspekte iz točke 6. Priloga II, — svaki sudionik osposobljavanja mora obaviti praktični dio i pokazati svoje vještine i ponašanje na javnim cestama, — motocikli koji se koriste za osposobljavanje spadaju u kategoriju vozačke dozvole koju su sudionici zatražili. <p>4. Trajanje i sadržaj ispita vještina i ponašanja</p> <p>Trajanje ispita i prijedena udaljenost moraju biti dostatni za ocjenu vještina i ponašanja iz točke 3. ovog Priloga.</p>			
<p>PRILOG VII.</p> <p>Dio A</p> <p>DIREKTIVA STAVLJENA IZVAN SNAGE I NJEZINE IZMJENE</p> <p>(iz članka 17.)</p> <p>Direktiva Vijeća 91/439/EEZ (1)</p> <p>Direktiva Vijeća 94/72/EZ</p> <p>Direktiva Vijeća 96/47/EZ</p> <p>Direktiva Vijeća 97/26/EZ</p> <p>Direktiva Komisije 2000/56/EZ</p> <p>Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, samo članak 10. stavak 2.</p>	<p>(SL L 237, 24.8.1991., str. 1.)</p> <p>(SL L 337, 24.12.1994., str. 86.)</p> <p>(SL L 235, 17.9.1996., str. 1.)</p> <p>(SL L 150, 7.6.1997., str. 41.)</p> <p>(SL L 237, 21.9.2000., str. 45.)</p> <p>(SL L 226, 10.9.2003., str. 4.)</p>		

<p>Uredba (EZ) br. 1882/2003 Europskog parlamenta i Vijeća, samo točka 24. Priloga II. (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.)</p> <p>Dio B.</p> <p>ROKOVI ZA PRIJENOS U NACIONALNO ZAKONODAVSTVO I ZA POČETAK PRIMJENE</p> <p>(iz članka 17.)</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Direktiva</th> <th>Rok za prijenos</th> <th>Datum početka primjene</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direktiva 91/439/EEZ</td> <td>1. srpnja 1994.</td> <td>1. srpnja 1996.</td> </tr> <tr> <td>Direktiva 94/72/EZ</td> <td>–</td> <td>1. siječnja 1995.</td> </tr> <tr> <td>Odluka 96/427/EZ</td> <td>–</td> <td>16. srpnja 1996.</td> </tr> <tr> <td>Direktiva 96/47/EZ</td> <td>1. srpnja 1996.</td> <td>1. srpnja 1996.</td> </tr> <tr> <td>Direktiva 97/26/EZ</td> <td>1. siječnja 1998.</td> <td>1. siječnja 1998.</td> </tr> <tr> <td>Direktiva 2000/56/EZ</td> <td>30. rujna 2003.</td> <td>30. rujna 2003., 30. rujna 2008. (Prilog II., točka 6.2.5.) i 30. rujna 2013. (Prilog II., točka 5.2.)</td> </tr> <tr> <td>Direktiva 2003/59/EZ</td> <td>10. rujna 2006.</td> <td>10. rujna 2008. (prijevoz putnika) i 10. rujna 2009. (prijevoz robe)</td> </tr> </tbody> </table> <hr/> <p>(1) Direktiva 91/439/EEZ bila je izmijenjena sljedećim aktom koji nije stavljen izvan snage: Akt o pristupanju iz 1994.</p>	Direktiva	Rok za prijenos	Datum početka primjene	Direktiva 91/439/EEZ	1. srpnja 1994.	1. srpnja 1996.	Direktiva 94/72/EZ	–	1. siječnja 1995.	Odluka 96/427/EZ	–	16. srpnja 1996.	Direktiva 96/47/EZ	1. srpnja 1996.	1. srpnja 1996.	Direktiva 97/26/EZ	1. siječnja 1998.	1. siječnja 1998.	Direktiva 2000/56/EZ	30. rujna 2003.	30. rujna 2003., 30. rujna 2008. (Prilog II., točka 6.2.5.) i 30. rujna 2013. (Prilog II., točka 5.2.)	Direktiva 2003/59/EZ	10. rujna 2006.	10. rujna 2008. (prijevoz putnika) i 10. rujna 2009. (prijevoz robe)			
Direktiva	Rok za prijenos	Datum početka primjene																									
Direktiva 91/439/EEZ	1. srpnja 1994.	1. srpnja 1996.																									
Direktiva 94/72/EZ	–	1. siječnja 1995.																									
Odluka 96/427/EZ	–	16. srpnja 1996.																									
Direktiva 96/47/EZ	1. srpnja 1996.	1. srpnja 1996.																									
Direktiva 97/26/EZ	1. siječnja 1998.	1. siječnja 1998.																									
Direktiva 2000/56/EZ	30. rujna 2003.	30. rujna 2003., 30. rujna 2008. (Prilog II., točka 6.2.5.) i 30. rujna 2013. (Prilog II., točka 5.2.)																									
Direktiva 2003/59/EZ	10. rujna 2006.	10. rujna 2008. (prijevoz putnika) i 10. rujna 2009. (prijevoz robe)																									
<p>PRILOG VIII.</p> <p>KORELACIJSKA TABLICA</p> <table border="0"> <tbody> <tr> <td>Direktiva 91/439/EEZ</td> <td>Ova Direktiva</td> </tr> <tr> <td>Članak 1. stavak 1. prva rečenica</td> <td>Članak 1. stavak 1. prva rečenica</td> </tr> <tr> <td>Članak 1. stavak 1. druga rečenica</td> <td>–</td> </tr> <tr> <td>–</td> <td>Članak 1. stavak 2.</td> </tr> <tr> <td>Članak 1. stavak 2.</td> <td>Članak 2. stavak 1.</td> </tr> <tr> <td>–</td> <td>Članak 2. stavak 2.</td> </tr> <tr> <td>Članak 1. stavak 3.</td> <td>–</td> </tr> </tbody> </table>	Direktiva 91/439/EEZ	Ova Direktiva	Članak 1. stavak 1. prva rečenica	Članak 1. stavak 1. prva rečenica	Članak 1. stavak 1. druga rečenica	–	–	Članak 1. stavak 2.	Članak 1. stavak 2.	Članak 2. stavak 1.	–	Članak 2. stavak 2.	Članak 1. stavak 3.	–													
Direktiva 91/439/EEZ	Ova Direktiva																										
Članak 1. stavak 1. prva rečenica	Članak 1. stavak 1. prva rečenica																										
Članak 1. stavak 1. druga rečenica	–																										
–	Članak 1. stavak 2.																										
Članak 1. stavak 2.	Članak 2. stavak 1.																										
–	Članak 2. stavak 2.																										
Članak 1. stavak 3.	–																										

Članak 2. stavak 1.	Članak 1. stavak 1. druga rečenica			
Članak 2. stavak 2.	Članak 3. stavak 1.			
	Članak 3. stavak 2.			
	Članak 3. stavak 2.			
Članak 2. stavak 3.	–			
Članak 2. stavak 4.	–			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak uvod	Članak 4. stavak 1. prva rečenica			
–	Članak 4. stavak 2. prva alineja			
–	Članak 4. stavak 2. druga alineja			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak prva alineja	Članak 4. stavak 3. prva alineja			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak druga alineja	Članak 4. stavak 4. točka (b) prvi podstavak			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak treća alineja	Članak 4. stavak 4. točka (b) drugi podstavak			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak četvrta alineja	Članak 4. stavak 4. točka (c)			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak peta alineja	Članak 4. stavak 4. točka (f)			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak šesta alineja	Članak 4. stavak 4. točka (g)			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak sedma alineja	Članak 4. stavak 4. točka (j)			
Članak 3. stavak 1. prvi podstavak osma alineja	Članak 4. stavak 4. točka (k)			
Članak 3. stavak 2., prvi podstavak uvodne riječi	–			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak prva alineja	Članak 4. stavak 3. točka (a)			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak druga alineja	Članak 4. stavak 4. točka (a)			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak treća alineja	Članak 4. stavak 4. točka (d)			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak četvrta alineja	Članak 4. stavak 4. točka (e)			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak peta alineja	Članak 4. stavak 4. točka (h)			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak šesta alineja uvodne riječi	Članak 4. stavak 3. točka (i)			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak šesta alineja prva podalineja	–			
Članak 3. stavak 2. prvi podstavak šesta alineja druga podalineja	–			
Članak 3. stavak 3. uvod	–			
Članak 3. stavak 3. prva alineja	Članak 4. stavak 1. treća rečenica			
Članak 3. stavak 3. druga alineja prvi podstavak	Članak 4. stavak 3. druga alineja			
Članak 3. stavak 3. druga alineja drugi podstavak	–			
Članak 3. stavak 3. treća alineja	Članak 4. stavak 3. prva alineja			
Članak 3. stavak 3. četvrta alineja	Članak 4. stavak 4. prva alineja			
Članak 3. stavak 3. peta alineja	Članak 4. stavak 4. druga alineja			
–	Članak 4. stavak 3.			

Članak 3. stavak 4.	–			
Članak 3. stavak 5.	–			
Članak 3. stavak 6.	Članak 4. stavak 5. prva rečenica			
–	Članak 4. stavak 5. druga rečenica			
Članak 4.	Članak 5.			
Članak 5. stavak 1.	Članak 6. stavak 1.			
Članak 5. stavak 1. točka (a)	Članak 6. stavak 1. točka (a)			
Članak 5. stavak 1. točka (b)	Članak 6. stavak 1. točka (b)			
Članak 5. stavak 2. uvod	Članak 6. stavak 2. uvod			
Članak 5. stavak 2. točka (a)	Članak 6. stavak 2. točka (a)			
Članak 5. stavak 2. točka (b)	Članak 6. stavak 2. točka (b)			
–	Članak 6. stavak 2. točka (c)			
–	Članak 6. stavak 2. točka (d)			
–	Članak 6. stavak 2. točka (e)			
–	Članak 6. stavak 2. točka (f)			
Članak 5. stavak 3.	–			
Članak 5. stavak 4.	Članak 6. stavak 4.			
Članak 6. stavak 1. uvod	Članak 4. stavak 1. druga rečenica			
Članak 6. stavak 1. točka (a) prva alineja	Članak 4. stavak 3. točka (a) treća alineja			
Članak 6. stavak 1. točka (a) druga alineja	Članak 4. stavak 4. točka (a) druga alineja			
Članak 6. stavak 1. točka (b) prva alineja	Članak 4. stavak 3. točka (b) druga alineja			
	Članak 4. stavak 3. točka (c) druga alineja			
Članak 6. stavak 1. točka (b) druga alineja prva alternativa	Članak 4. stavak 4. točka (b) peti podstavak			
Članak 6. stavak 1. točka (b) druga alineja druga alternativa	Članak 4. stavak 4. točka (c) druga alineja			
Članak 6. stavak 1. točka (b) treća alineja prva i druga alternativa	Članak 4. stavak 4. točka (g) druga alineja			
Članak 6. stavak 1. točka (b) treća alineja treća i četvrta alternativa	Članak 4. stavak 4. točka (e) treća alineja			
Članak 6. stavak 1. točka (c) prva alineja prva i druga alternativa	Članak 4. stavak 4. točka (k) druga alineja			
Članak 6. stavak 1. točka (c) prva alineja treća i četvrta alternativa	Članak 4. stavak 4. točka (i) druga alineja			
Članak 6. stavak 2.	Članak 4. stavak 6. prvi podstavak			
–	Članak 4. stavak 6. drugi podstavak			
Članak 6. stavak 3.	Članak 4. stavak 6. treći i četvrti podstavak			
Članak 7. stavak 1. uvod	Članak 7. stavak 1. uvod			
Članak 7. stavak 1. točka (a)	Članak 7. stavak 1. točka (a)			
–	Članak 7. stavak 1. točka (b)			

–	Članak 7. stavak 1. točka (c)			
–	Članak 7. stavak 1. točka (d)			
Članak 7. stavak 1. točka (b)	Članak 7. stavak 1. točka (e)			
Članak 7. stavak 2.	–			
Članak 7. stavak 3.	–			
–	Članak 7. stavak 2.			
–	Članak 7. stavak 3.			
Članak 7. stavak 4.	Članak 7. stavak 4.			
Članak 7. stavak 5.	Članak 7. stavak 5. točka (a)			
–	Članak 7. stavak 5. točka (b)			
–	Članak 7. stavak 5. točka (c)			
–	Članak 7. stavak 5. točka (d)			
Članak 7. točka (a) (1)	–			
Članak 7. točka (a) (2)	Članak 8.			
Članak 7. točka (b)	Članak 9.			
–	Članak 10.			
Članak 8.	Članak 11.			
Članak 9.	Članak 12.			
Članak 10.	Članak 13. stavak 1.			
–	Članak 13. stavak 2.			
Članak 11.	Članak 14.			
Članak 12. stavak (1)	–			
Članak 12. stavak (2)	–			
Članak 12. stavak (3)	Članak 15.			
–	Članak 16.			
Članak 13.	Članak 17. prvi podstavak			
–	Članak 17. drugi podstavak			
–	Članak 18.			
Članak 14.	Članak 19.			
Prilog I.	–			
Prilog I.a	Prilog I.			
Prilog II.	Prilog II.			
Prilog III.	Prilog III.			
–	Prilog IV.			

-	Prilog V.		
-	Prilog VI.		

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

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama

2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa

MINISTARSTVO UNUTARNJIH POSLOVA

3. Veza s Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije

Predvideno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2021. godinu.

Rok: IV. kvartal 2021.

4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije

a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije

Ugovor o funkcioniranju Europske unije
članak/članci čl. 91.

b) Sekundarni izvori prava Europske unije

Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (preinačena) Tekst značajan za EGP (SL L 403, 30.12.2006.)

32006L0126

- Članak 6. preuzeto: Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20)

c) Ostali izvori prava Europske unije

-

5. Prilog: tablice usporednih prikaza za propise kojima se preuzimaju odredbe sekundarnih izvora prava Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske

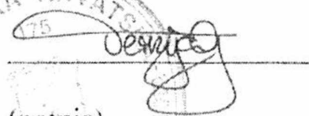
Da.

Potpis EU koordinatora stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat

Terezija Gras

Državna tajnica za europske i međunarodne poslove

i fondove Europske unije

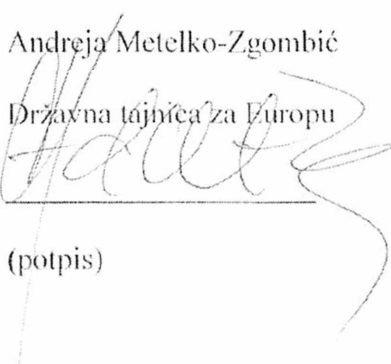


(potpis)

(datum i pečat)

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

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica za Europu


(potpis)

20. 10. 2021.
(datum i pečat)



BR
35

PRILOG 4.
OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA

1.	OPĆE INFORMACIJE		
1.1.	Naziv nacrt prijedloga zakona:	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama	
1.2.	Program rada Vlade Republike Hrvatske, akt planiranja ili reformska mjera:	Da/Ne: Ne	Naziv akta: Opis mjere:
1.3.	Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije	Da/Ne: Ne	Naziv pravne stečevine EU:
2.	ANALIZA ISHODA NACRTA PRIJEDLOGA ZAKONA		
2.1.	<p>Povećanje broja električnih romobila i sličnih proizvoda na električni pogon u prometu i sve veći broj korisnika, porast broja obavijesti o promjeni zdravstvenog stanja, nejednake sankcije za vozače koji posjeduju hrvatsku vozačku dozvolu i vozačke dozvole drugih država, onemogućavanje rada punionica za vozila na električni pogon, olakšavanje prometovanja vozila s posebnim hrvatskim registarskim pločicama</p> <p>Uređenje prometovanja električnih romobila i sličnih proizvoda na električni pogon u prometu na način da se odredi na kojim se površinama može, a na kojima ne može upravljati navedenim vozilima doprinijet će sigurnosti vozača navedenih vozila, pješacima, kao i ukupnoj sigurnosti prometa na cestama.</p> <p>Promjenom normativnog okvira smanjit će se financijsko i administrativno opterećenje vozača kao i policijskih uprava i postaja.</p> <p>Povećana sigurnost prometa na cestama kroz onemogućavanje upravljanja vozilima vozačima s vozačkim dozvolama drugih država koji učestalo ponavljaju prekršaje i prikupe propisani broj negativnih prekršajnih bodova, a što do sada nije bio slučaj.</p> <p>Omogućavanje optimalnog rada punionica za vozila na električni pogon onemogućavanjem parkiranja vozila koja ne koriste usluge punjenja.</p> <p>Omogućavanje jednostavnijeg kretanja vozila registriranih posebnim registarskim pločicama u Republici Hrvatskoj, bez nepotrebnih provjera u prometu kada će kreću izvan Republike Hrvatske.</p>		
3.	ANALIZA UTVRĐENIH IZRAVNIH UČINAKA		
3.1.	Analiza gospodarskih učinaka		
	Budući da se „osobna prijevozna sredstva“ definiraju na način da su to vozila bez sjedećeg mjesta, a takva vozila su već u prodaji i u posjedu stanovništva, očekuje se pad prodaje vozila sa sjedećim mjestom jer će se takva vozila morati registrirati, ali u neznatnoj mjeri.		
3.2.	Analiza učinaka na zaštitu tržišnog natjecanja		
	Mikro i mali poduzetnici koji se bave iznajmljivanjem električnih romobila sa sjedećim mjestom neće se moći baviti djelatnošću ako ta vozila ne registriraju, kao i građani koji posjeduju takva vozila, ali u neznatnoj mjeri.		
3.3.	Analiza socijalnih učinaka		
	Povećanje troškova za građane koji posjeduju električne romobile sa sjedećim mjestom kroz obvezu homologacije i registracije vozila.		

3.4.	Analiza učinaka na rad i tržište rada
	Mogućnost smanjenja broja radnika zaposlenih kod mikro i malih poduzetnika koji se bave iznajmljivanjem električnih romobila sa sjedećim mjestom kroz obvezu homologacije i registracije vozila, ali u neznačajnoj mjeri.
3.5.	Analiza učinaka na zaštitu okoliša
	Provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa.
3.6.	Analiza učinaka na zaštitu ljudskih prava
	Provedbom prethodne procjene nisu utvrđeni značajni učinci koji bi zahtijevali daljnju analizu u postupku procjene učinaka propisa.
4.	TEST MALOG I SREDNJEG PODUZETNIŠTVA (MSP TEST) MSP testom ocjenjuju se gospodarski učinci nacрта prijedloga zakona na male i srednje poduzetnike, ako je provedbom Prethodnog MSP testa u okviru Prethodne procjene utvrđena obveza provedbe učinaka propisa na malo gospodarstvo i izrada MSP testa. Pri odlučivanju o kvaliteti izrade MSP testa isključivo je mjerodavno mišljenje tijela nadležnog za njihovo provođenje sukladno Zakonu o procjeni učinaka propisa ("Narodne novine" broj 44/17).
4.1.	Moguće opcije javnih politika
	4.1.1. Opcija 1. (nenormativno rješenje) »Ne poduzimati ništa« Zadržavanjem važećeg propisa ne može se postići ishod naveden u točki 3. Obrasca Prethodne procjene. 4.1.2. Opcija 2. (nenormativno rješenje) »Poduzimati nenormativne aktivnosti« Poduzimanje nenormativnih aktivnosti nisu moguća opcija jer je ishod moguće postići isključivo normativnim rješenjem, s obzirom da su područja koja je potrebno urediti i sada zakonski regulirana. 4.1.3. Opcija 3. (normativno rješenje) »Poduzimati normativnu aktivnost A« Optimalna opcija koja se uzima u obzir kao normativno rješenje jer je cjelokupna promjena moguća donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. 4.1.4. Opcija 4. (normativno rješenje) »Poduzimati normativnu aktivnost B« Predviđena cjelokupna promjena ne iziskuje toliko opsežnu promjenu te se kao normativno rješenje ne uzima u obzir kroz donošenje novog zakonskog prijedloga.

4.2.

Ocjena i opcije**Opcija 1.****Koristi:** Nema koristi**Troškovi:** -**Opcija 2.****Koristi:** Nema koristi**Troškovi:** -**Opcija 3.**

Koristi: Donošenjem ovog Zakona postići će se reguliranje prometovanja određenih vrsta vozila što do sada nije uređeno, veća preciznost tumačenja zakonskih odredbi i njihova ujednačena primjena u praksi te sprječavanje mogućih zloupotreba zbog nenormiranosti, dodatno usuglašavanje s drugim važećim propisima Republike Hrvatske te otklanjanje utvrđenih pogrešaka u Zakonu.

Troškovi: Za provedbu ovog Zakona sredstva su osigurana na pozicijama Ministarstva unutarnjih poslova

Opcija 4.**Koristi:** Ne razmatra se**Troškovi:** -

Tablica: Analiza troškova i koristi

Opcije	Troškovi (negativni učinci)	Koristi (pozitivni učinci)
Opcija 1.	Ne razmatra se	
Opcija 2.	Ne razmatra se	
Opcija 3.		++
Opcija 4.	Ne razmatra se	

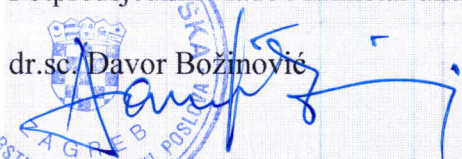

Legenda:

- - znatan negativni učinak
- ograničen negativni učinak
- 1 nema učinka
- + ograničen pozitivan učinak
- + + znatan pozitivan učinak

5.

PROVOĐENJE SCM METODOLOGIJE

-

6.	SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE
	<p>Iskaz o procjeni učinaka propisa, zajedno s Nacrtom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama dostavljen je na mišljenje Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja, Ministarstvu rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike te Ministarstvu pravosuđa i uprave.</p> <p>Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja očitovalo se dopisom KLASA: 011-02/21-01/11 URBROJ: 517-14-21-3 od 7. travnja 2021. godine da na Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa nema primjedbi.</p> <p>Ministarstvo rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike očitovalo se dopisom KLASA: 011-01/21-01/28 URBROJ: 524-02-02-01/2-21-4 od 23. ožujka 2021. godine da na Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa nema primjedbi.</p> <p>Ministarstvo pravosuđa i uprave očitovalo se dopisom KLASA: 011-02/21-01/157 URBROJ: 514-01/07-21-03 od 22. ožujka 2021. godine da na Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa nema primjedbi.</p> <p>Savjetovanje za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama i Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa je provedeno u trajanju od 30 dana (od 8. srpnja do 7. kolovoza 2021.) putem središnjeg državnog internetskog portala za savjetovanje s javnošću.</p> <p>Tijekom javnog savjetovanja na predmetni Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa zaprimljena su dva komentara javnosti, a Izvješće o provedenom savjetovanju te odgovori na zaprimljene komentare objavljeni su na portalu e- Savjetovanje 7. rujna 2021. godine.</p> <p>Na Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama tijekom javnog savjetovanja zaprimljena su 224 komentara javnosti. Izvješće o provedenom savjetovanju te odgovori na zaprimljene komentare objavljeni su na portalu e- Savjetovanje 7. rujna 2021. godine.</p>
7.	OPTIMALNO RJEŠENJE
	<p>Sukladno članku 11. Zakona o procjeni učinaka propisa (Narodne novine, br. 44/17) provedena je prethodna procjena učinaka propisa koja je pokazala da su za predmetni Zakon utvrđeni neznatni izravni učinci po pitanju tržišnog natjecanja, socijalni učinci i učinci na rad i tržište rada. Na temelju rezultata utvrđenih u postupku procjene učinaka propisa kao optimalno normativno rješenje predlaže se donošenje Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama kako bi se osigurale zakonske pretpostavke koje će rezultirati postizanjem očekivanog ishoda.</p>
8.	VREMENSKI OKVIR I VREDNOVANJE
	<p>Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama stupa na snagu osmog dana od dana objave predmetnog Zakona u Narodnim novinama.</p> <p>Vremenski okvir postizanja ishoda moći će se procijeniti nakon godinu dana primjene.</p>
9.	PRILOZI
	-
10.	POTPIS ČELNIKA TIJELA
	<p>Potpis:</p> <p>Potpredsjednik vlade i ministar unutarnjih poslova</p> <p>dr.sc. Davor Božinović</p>  <p>Zagreb, 28. listopada 2021.</p> 

11.	Odgovarajuća primjena ovoga Obrasca u slučaju provedbe članka 18. stavka 2. Zakona o procjeni učinaka propisa ("Narodne novine", broj 44/17)
	-

