



P.Z.E. br. 271

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-02/26-01/16

URBROJ: 65-26-2

Zagreb, 26. veljače 2026.

**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 radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 26. veljače 2026. 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 mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Tomislava Mihotića i Žarka Tušeka.

PREDSJEDNIK

Gordan Jandroković



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

KLASA: 022-03/25-01/71
URBROJ: 50301-27/20-26-5

Zagreb, 26. veljače 2026.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

PREDMET: Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu

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, 123/20. i 86/23. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Tomislava Mihotića i Žarka Tuška.


PREDSJEDNIK
mr. sc. Andrej Plenković

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O
RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA
I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU**

PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

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

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

a) Ocjena stanja i osnovna pitanja koja se trebaju urediti Zakonom

Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15., 46/17. i 152/22, u daljnjem tekstu: Zakon.) sadrži odredbe kojima se uređuje radno vrijeme i obvezni odmor mobilnih radnika i vozača u cestovnom prijevozu, vremena vožnje, prekide vožnje i dokumentacija, način, uvjeti i postupak stjecanja dozvole za radionice, memorijske kartice i uvjeti za njihovo izdavanje, postupci i provjere, službene evidencije, nadzor i inspekcija, odgovornost te prekršajne odredbe.

Zakonom je postignuto poboljšanje uvjeta rada vozača i drugih mobilnih radnika koji obavljaju cestovni prijevoz tereta i putnika te je uvedena kontrola njihovog rada, radi sigurnosti u cestovnom prometu kroz korištenje analognih, digitalnih i pametnih tahografa u tijeku upravljanja motornim vozilom i rada vozača.

Međutim, Zakon je potrebno izmijeniti i dopuniti radi odgovora na potrebe dinamike u grani cestovnog prijevoza, kao i potrebe za poboljšanjem radnih uvjeta mobilnih radnika.

Također, potrebno je osigurati preduvjete kako bi se realizirao projekt predviđen Nacionalnim planom oporavka i otpornosti 2021-2026, „Praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu e-ADR” i to na način da se iz postojećeg sustava za obradu i prijenos podataka iz tahografa (SOTAH), podaci koji bilježi tahograf, zajedno s elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI), uspostavi sustav kojim će se osigurati bolja zaštita prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi te povećati sigurnost prometa na cestama.

Iz navedenih razloga ovim Prijedlogom zakona predlaže se jasnije urediti područje primjene Zakona, odrediti vozila koja su izuzeta od obveze ugradnje tahografa, jasnije odrediti poslove radionice, osigurati realizaciju projekta praćenja prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu te propisati odgovarajuće prekršajne odredbe u odnosu na novo uređene obveze i dužnosti.

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu, uređuju se sljedeća osnovna pitanja:

- opće odredbe – područje primjene Zakona
- obveza ugradnje i korištenja tahografa te izuzeci
- radionice
- prekršajne odredbe.

b) Posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći

Donošenjem ovoga Zakona postiže se jasnije definiranje područje njegove primjene, i to posebice u odnosu na to što će se određeni vidovi cestovnog prijevoza izuzeti iz primjene ovoga Zakona, kao što su cestovni prijevoz vozilima čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 40 kilometara na sat te cestovni prijevoz vozilima ili kombinacijom vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona, a koriste se za nekomercijalni prijevoz tereta

S obzirom na Uredbu (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.202.), točnije na njezin članak 1. kojim se određuje da se od 1. srpnja 2026. godine područje primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 proširuje i na cestovni prijevoz tereta u međunarodnom prijevozu ili tijekom kabotaže, pri čemu je najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 2,5 tona, valjalo je na odgovarajući način izmijeniti i odredbe ovoga Zakona.

Nadalje, za određena vozila propisano je izuzeće od obveze ugradnje tahografa zbog njihove određene specifičnosti, kao što su specijalizirana vozila za prijevoz novca i/ili dragocjenosti.

Poslovi radionice jasnije su propisani te je dodan posao ugradnje i ispitivanja ograničivača brzine. Također, uvodi se obveza uspostavljanja sustava za snimanje vozila fotografijom kao jedan od uvjeta za radionicu, a koji će doprinijeti sprječavanju obavljanja zakonom povjerenih poslova izvan prostora radionice.

Nadalje, ovim Zakonom radionice sada mogu urediti poslovnu suradnju u pogledu osiguranja tehničke podrške vezano za tahografe, osiguranja praćenja svih aktualnosti vezano za tahografe, noviteti u području tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici sa zastupnikom proizvođača koji ima sjedište u Europskoj uniji. Također, propisana je i dužnost proizvođača i njegova predstavnika staviti na raspolaganje svu dokumentaciju vezanu za ispravno i zakonito funkcioniranje tahografa u vozilu.

Dodatno je propisana dužnost tehničara, da u situaciji kada pri obavljanju zakonom dodijeljenih poslova, uoči mogućnost manipulacije u pogledu tahografa na vozilu, zastane s radom na vozilu te obavijesti voditelja radionice o istome, a koji je dužan obavijestiti nadležnu inspekciju o mogućoj manipulaciji.

Zakonskim prijedlogom će se osigurati i realizacija projekta u okviru Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021-2026, točnije projekt C1.4. R1-I5 Praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu e-ADR. Naime, s obzirom na to da je uspostavljen Sustav za obradu tahografskih podataka (SOTAH) koji obrađuje podatke iz tahografa, isti će zajedno s elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI), osigurati bolju zaštitu prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi te povećati sigurnost prometa na cestama. Nastavno na navedeno, javna ovlast izdavatelja kartica proširuje se na razvijanje i održavanje informacijsko-komunikacijskog sustava za praćenje prijevoza opasnih tvari.

Predloženim Zakonom propisuju se i odgovarajuće prekršajne odredbe za novo propisane obveze, dok se za nekoalicinu točno određenih prekršaja predlaže povisiti novčane kazne, kao što su ne predodčenje isprava od strane vozača koje je dužan predložiti sukladno Uredbi 561/2006 i AETR sporazumu a vezano za radna vremena i vožnju, te korištenje vozila bez ugrađenog tahografa za koje postoji obveza ugradnje tahografa.

III. OCJENA I IZVORI POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Predloženim izmjenama i dopunama se, između ostalog, javna ovlast izdavatelja kartica (AKD d. o. o.) proširuje na razvijanje i održavanje informacijsko-komunikacijskog sustava za praćenje prijevoza opasnih tvari. Sredstva za uspostavu ovog sustava procjenjuju se na 2.469.640,00 eura, a osigurana su kroz Nacionalni plan oporavka i otpornosti, reformsku mjeru oznake C 1.4. R1- I5 “Praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu e-ADR” i planirana su u Državnom proračunu Republike Hrvatske za 2026. godinu i projekcijama za 2026. i 2027. godinu na pozicijama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, tekućem projektu T820077 PROMET I KOMUNIKACIJE - NPOO - C. 1.4. (C.7.1.), C2.3.R.4., izvoru financiranja 58100 Mehanizam za oporavak i otpornost - bespovratna sredstva - raspoloživ predujam ili unaprijed naplaćen prihod i to u cijelosti (2.469.640,00 eura) u 2026. godini. Troškovi održavanja procjenjuju se na 456.000,00 eura godišnje i očekuju se od 2027. godine nadalje. Troškovi održavanja nisu osigurani, međutim, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture će iste osigurati na aktivnosti A587081 SURADNJA S MEĐUNARODNIM ORGANIZACIJAMA I PLANIRANJE RAZVOJA CESTOVNE INFRASTRUKTURE, izvoru financiranja 11 Opći prihodi i primici u okviru limita ukupnih rashoda koji će se utvrditi za Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture za slijedeće proračunsko razdoblje.

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O
RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I
UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU**

Članak 1.

U Zakonu o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15., 46/17. i 152/22.) članak 3. mijenja se i glasi:

„(1) Ovaj se Zakon primjenjuje na:

- cestovni prijevoz tereta kod kojeg najveća dopuštena masa vozila, uključujući priključno vozilo, prelazi 3,5 tona
- cestovni prijevoz putnika autobusima
- cestovni prijevoz tereta između država članica ili tijekom kabotaže, kod kojeg najveća dopuštena masa vozila, uključujući priključno vozilo, prelazi 2,5 tona
- na prijevoznike, mobilne radnike te na samozaposlene vozače
- na radionice.

(2) Ovaj se Zakon ne primjenjuje na cestovni prijevoz koji obavljaju:

- vozila čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 40 kilometara na sat
- vozila koja su u vlasništvu ili u najmu oružanih snaga, civilne zaštite, vatrogasnih službi ili snaga za održavanje javnog reda, bez vozača, ako je prijevoz koji se obavlja vezan uz zadaće koje su dodijeljene tim službama te se obavljaju pod njihovom kontrolom
- vozila, uključujući vozila koja se koriste u nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći, u hitnim intervencijama ili operacijama spašavanja
- specijalizirana vozila koja se koriste u medicinske svrhe
- specijalizirana vozila tehničke pomoći na cesti u slučaju kvara u radijusu od 100 km od njihovog sjedišta
- vozila koja se na cesti testiraju u svrhe tehničkog razvoja, popravka ili održavanja te nova ili obnovljena vozila koja još nisu u funkciji
- komercijalna vozila, koja imaju povijesni status u skladu sa zakonodavstvom države članice u kojoj se njima upravlja te se koriste za nekomercijalan prijevoz putnika ili tereta
- vozila ili kombinacije vozila s najvećom dopuštenom masom koja ne prelazi 7,5 tona, a koriste se za nekomercijalni prijevoz tereta

- vozila s najvećom dopuštenom masom, uključujući priključno vozilo, koja prelazi 2,5 tona, ali ne prelazi 3,5 tona i koja se upotrebljavaju za prijevoz tereta, ako se prijevoz ne obavlja uz naknadu već za vlastiti račun poduzeća ili vozača te ako vožnja nije glavna djelatnost osobe koja upravlja vozilom.“.

Članak 2.

U članku 4. stavku 1. iza točke 12. briše se točka i dodaje se točka 13. koja glasi:

„13. „nekomercijalni prijevoz” je svaki cestovni prijevoz, osim prijevoza uz naknadu ili za vlastiti račun, za koji se ne prima izravna ili neizravna naknada i kojim vozač vozila ili druge osobe izravno ili neizravno ne ostvaruju prihod te koji nije povezan s profesionalnim ili komercijalnim aktivnostima.“.

Članak 3.

U naslovu iznad članka 8. riječi: „od tjednoga radnog vremena i noćnog rada“ brišu se.

Članak 4.

Naziv glave III. iznad članka 10. mijenja se i glasi: „DOKUMENTACIJA, TAHOGRAFI I POSEBNA PRAVILA O UPUĆIVANJU VOZAČA“.

Članak 5.

Iznad članka 10. dodaje se naslov koji glasi:

„Dokumentacija“.

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

„(3) Kada vozač upravlja vozilom koje je opremljeno analognim tahografom, a obavlja prijevoz na koji se primjenjuje AETR sporazum, na zahtjev ovlaštene osobe mora predložiti isprave sukladno članku 12. stavku 7. točki (a) Priloga AETR sporazuma.

(4) Kada vozač upravlja vozilom koje je opremljeno digitalnim tahografom, a obavlja prijevoz na koji se primjenjuje AETR sporazum, na zahtjev ovlaštene osobe mora predložiti isprave sukladno članku 12. stavku 7. točki (b) Priloga AETR sporazuma.

(5) Kada vozač koji obavlja povremeni prijevoz putnika koristi odstupanja na temelju članka 7. stavka 3. i članka 8. stavaka 2.a i 6.a Uredbe (EU) br. 561/2006, u vozilu mora imati putni list (u papirnatom ili elektroničkom obliku) kojim dokazuje opravdanost korištenja navedenih odstupanja a odnose se na prethodna 56 dana.

Članak 6.

Iza članka 10. dodaju se naslovi iznad članaka i članci 10.a i 10.b koji glase:

„Ugradnja i korištenje tahografa

Članak 10.a

- (1) Vozila čija najveća dopuštena masa, uključujući priključno vozilo, prelazi 3,5 t i autobusi, a kojim se obavlja prijevoz na koji se primjenjuje ovaj Zakon ili Uredba (EU) br. 561/2006, moraju imati ugrađen tahograf, i mora biti ugrađen u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014.
- (2) Vozila čija najveća dopuštena masa, uključujući priključno vozilo, prelazi 3,5 t i autobusi, a kojim se obavlja prijevoz na koji se primjenjuje AETR sporazum, moraju imati ugrađen tahograf, i mora biti ugrađen u skladu s AETR sporazumom.
- (3) Vozila čija najveća dopuštena masa, uključujući priključno vozilo, prelazi 2,5 tone, a kojim se obavlja prijevoz tereta u međunarodnom prijevozu između država članica ili kabotaža moraju imati ugrađen tahograf, i mora biti ugrađen u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014.
- (4) Vozač vozila iz stavka 1. ovoga članka dužan je koristiti tahograf na način i u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014.
- (5) Vozač vozila iz stavka 2. ovoga članka dužan je koristiti tahograf na način i u skladu s AETR sporazumom.
- (6) Vozač vozila iz stavka 3. ovoga članka dužan je koristiti tahograf na način i u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014.

Izuzeća od obveze ugradnje tahografa

Članak 10.b

Vozila izuzeta od obveze ugradnje tahografa:

- a) vozila koja su u vlasništvu ili su ih iznajmila, bez vozača, tijela državne uprave i tijela jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave za obavljanje cestovnog prijevoza koji ne predstavlja konkurenciju privatnim prijevoznicima
- b) specijalizirana vozila za prijevoz novca i/ili dragocjenosti.“.

Članak 7.

U članku 12. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Radionica je pravna ili fizička osoba - obrtnik koja na temelju dozvole ministarstva nadležnog za promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) može obavljati poslove:

- ugradnje, ispitivanja, pregleda i popravka tahografa
- ugradnje i ispitivanja ograničivača brzine.“.

Članak 8.

U članku 13. stavak 1. briše se.

Brojčana oznaka stavka ispred stavka 2. briše se.

Članak 9.

U članku 14. stavku 1. podstavak 10. mijenja se i glasi:

„- ima na odgovarajući način uređen odnos s proizvođačem tahografa ili s ovlaštenim zastupnikom proizvođača sa sjedištem na području Europske unije, a vezano za postupak i poslove koje obavlja,“.

Iza podstavka 15. briše se točka i dodaju se podstavci 16. i 17. koji glase:

„- ima sustav za snimanje vozila fotografijom koji osigurava da pri početku obavljanja poslova iz članka 12. stavka 1. ovog Zakona bilježi dvije fotografije vozila na ispitnoj stazi ili ispitnim valjcima radionice s automatskim označavanjem vremena i datuma snimanja, te pohranjivanje tih podataka na tvrdi disk, odnosno takav medij koji omogućava pohranjivanje te čuvanje istih najmanje dvije godine,

- radionica, voditelj radionice i tehničar nisu u vlasničkom ili drugom odnosu s prijevoznikom poduzećem koji bi mogao uzrokovati sukob interesa s prijevoznikom, a koji bi mogao utjecati na nepristranost i neovisnost radionice.“.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Iznimno od stavka 1. podstavka 10. ovoga članka, za obavljanje pregleda i ispitivanja analognih, digitalnih i pametnih tahografa dovoljno je da podnositelj zahtjeva ima na odgovarajući način uređen odnos s jednim od proizvođača analognih, digitalnih i pametnih tahografa ili njegovim ovlaštenim zastupnikom sa sjedištem na području Europske unije.“.

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

„(3) Proizvođač tahografa odnosno ovlašteni zastupnik proizvođača s kojim radionica ima uređen odnos u smislu stavka 1. podstavka 10. ovoga članka dužni su radionici staviti na raspolaganje svu potrebnu dokumentaciju nužnu za ispravan rad tahografa u vozilu, a vezano za poslove iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona.

(4) Radionica je dužna, sukladno posebnim propisima, za sve zahvate u prostoru i za objekte koje koristi za obavljanje poslova iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona ishoditi dozvole, suglasnosti i druge akte koji su potrebni za njihovu zakonitu uporabu i korištenje.“.

Dosadašnji stavak 3. postaje stavak 5.

Članak 10.

Iza članka 14. dodaje se naslov iznad članka i članak 14.a koji glase:

„Zakonito i ispravno obavljanje poslova radionice

Članak 14.a

- (1) Radionica, voditelj radionice i tehničar odgovorni su za zakonito i ispravno obavljanje poslova iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona.
- (2) Tehničar je dužan obavljati poslove iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona u skladu s propisima Europske unije koji uređuju područje tahografa, odredbama ovoga Zakona te podzakonskim aktima donesenima na temelju ovoga Zakona.
- (3) Radionica, voditelj radionice i tehničar odgovorni su za istinitost i točnost podataka koji se koriste i/ili unose u tahograf u okviru obavljanju poslova iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona.
- (4) Ukoliko tehničar prilikom obavljanja poslova iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona na određenom vozilu uoči moguću manipulaciju u pogledu tahografa, dužan je odmah zastati s radom, obavijestiti voditelja radionice koji je dužan o istom obavijestiti nadležnu inspekciju i pričekati do dolaska nadležnog inspektora.
- (5) Radionica i voditelj radionice odgovorni su za ispravan rad sustava za snimanje vozila fotografijom iz članka 14. stavka 1. podstavka 16. ovoga Zakona, te za pohranu i čuvanje podataka iz navedenog sustava.
- (6) Ispravan rad sustava za snimanje vozila fotografijom iz stavka 5. ovoga članka znači da fotografije vozila na ispitnoj stazi ili ispitnim valjcima radionice koje bilježi sustav za snimanje vozila fotografijom iz članka 14. stavka 1. podstavka 16. ovoga Zakona, osim automatske bilješke datuma i vremena snimanja, moraju jasno prikazivati vozilo na ispitnoj stazi odnosno ispitnim valjcima dijagonalno s prednje i desne strane tako da se vidi prednji dio i desna strana vozila, te dijagonalno sa stražnje i lijeve strane tako da se vidi stražnji dio i lijeva strana vozila. Na obje fotografije registarska oznaka vozila mora biti jasno čitljiva.
- (7) Radionica je dužna čuvati podatak iz sustava za snimanje vozila fotografijom iz članka 14. stavka 1. podstavka 16. ovoga Zakona najmanje dvije godine od dana nastanka podatka.
- (8) Radionica je na zahtjev Ministarstva i druge ovlaštene službene osobe dužna dati na uvid podatke iz sustava za snimanje vozila fotografijom iz članka 14. stavka 1. podstavka 16. ovoga Zakona.“

Članak 11.

U članku 21. stavku 1. iza podstavka 3. briše se točka i dodaje se podstavak 4. koji glasi:

„- razvoj i održavanje integriranog informacijsko-komunikacijskog sustava za praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu.“.

Članak 12.

Iza članka 21. dodaje se naslov iznad članka i članak 21.a koji glase:

„Informacijsko-komunikacijski sustav

Članak 21.a

(1) Izdavatelj kartica razvija i održava informacijsko-komunikacijski sustav za praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu i obavlja slijedeće poslove:

- preuzimanje i obradu tahografskih podataka zabilježenih u realnom vremenu u skladu s posebnim propisima, radi geoprostornog prikazivanja kretanja vozila koja prevoze opasne tvari, unutar zakonom propisanih rokova za njihovo prikupljanje i obradu
- razvoj i održavanje digitalnog sustava za osposobljavanje vozača za prijevoz opasnih tvari i sigurnosnih savjetnika za prijevoz opasnih tvari, uključujući registraciju kandidata, provedbu ispitnih postupaka i izdavanje odgovarajućih isprava
- razvoj i održavanje digitalnog sustava za izdavanje elektroničkog dopuštenja za prijevoz opasnih tvari
- obradu i integraciju podataka iz Nacionalnog sustava elektroničke pohrane i razmjene podataka o prijevozu tereta sukladno Uredbi (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI), u dijelu koji se odnosi na prijevoz opasnih tvari, radi osiguravanja pravovremene dostupnosti, provjere i razmjene informacija s nadležnim tijelima i sudionicima u prijevozu
- razmjenu i integraciju podataka s nadležnim javnopravnim tijelima i nositeljima javnih ovlasti, uključujući Ministarstvo, Ministarstvo unutarnjih poslova, Centar za vozila hrvatske, Carinsku upravu, Državni inspektorat i druga nadzorna tijela
- osiguravanje informacijske sigurnosti i zaštite osobnih podataka, sukladno posebnim propisima.

(2) Poslovi iz stavka 1. ovoga članka obavljaju se kao javna ovlast.

(3) Elektroničke isprave i dopuštenja izdana putem sustava iz stavka 1. ovoga članka javne su isprave.“.

Članak 13.

U članku 37. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Upravni nadzor nad poslovima povjerenima ovim Zakonom obavlja Ministarstvo.“.

U stavku 3. iza podstavka 7. briše se točka i dodaju se podstavci 8. i 9. koji glase:

„- u TACHOnet sustavu onemogućiti korištenje kartice vozača koje su upotrijebljene u počinjenju prekršaja vezanih za tahografe, na vremenski period od 15 dana računajući od dana počinjenja prekršaja,

- u središnjem informacijskom sustavu za obradu tahografskih podataka trajno onemogućiti korištenje kartice radionice na ime tehničara koja je upotrijebljena u počinjenju prekršaja vezano za poslove radionice i tahografa.“.

Članak 14.

Članak 40. a mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 3310,00 do 6630,00 eura kaznit će se pravna osoba ako:

- poslove iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona obavlja bez dozvole Ministarstva (članak 12. stavak 1.)

- vozila čija najveća dopuštena masa, uključujući priključno vozilo, prelazi 3,5 t i autobusi, a kojim se obavlja prijevoz na koji se primjenjuje ovaj Zakon ili Uredba (EU) br. 561/2006, nemaju ugrađen tahograf, ili nije ugrađen u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014. (članak 10.a stavak 1.)

- vozila čija najveća dopuštena masa, uključujući priključno vozilo, prelazi 3,5 t i autobusi, a kojim se obavlja prijevoz na koji se primjenjuje AETR sporazum, nemaju ugrađen tahograf, ili nije ugrađen u skladu s AETR sporazumom.(članak 10.a stavak 2.)

- vozila čija najveća dopuštena masa, uključujući priključno vozilo, prelazi 2,5 tone, a kojim se obavlja prijevoz tereta u međunarodnom prijevozu između država članica ili kabotaža, nemaju ugrađen tahograf, ili nije ugrađen u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014 (članak 10.a stavak 3.)

- ne obavlja poslove sukladno izdanoj dozvoli i/ili obavlja poslove na lokaciji koja nije navedena u dozvoli (članak 12. stavak 4.)

- ne obavijesti Ministarstvo o promjenama vlasništva, vođitelja ili tehničara u roku od osam dana od dana promjene (članak 12. stavak 9.)

- obavlja postupke i poslove radionice koji nisu u skladu s odredbama posebnog propisa kojim se uređuje način obavljanja postupaka i poslova radionice (članak 14. stavak 5.)

- radionica ne čuva podatke iz sustava za snimanje vozila fotografijom iz članka 14. stavka 1. podstavka 16. ovog Zakona ili ih ne čuva u trajanju od dvije godine od dana njihova nastanka (članak 14.a stavci 5. i 7.)

- radionica ne osigura ispravan rad ili sustav za snimanje vozila fotografijom iz članka 14. stavka 1. podstavka 16. ovog Zakona ne radi ispravno (članak 14.a stavci 5. i 6.)

- u roku od tri dana od dana primitka rješenja o ukidanju dozvole ne preda Ministarstvu sve kartice radionice, sredstva za plombiranje i svu dokumentaciju i evidencije koje je dužna voditi (članak 15. stavak 3.)

- omogućiti da zahvate na tahografima i opremi obavlja tehničar koji ne posjeduje važeću potvrdu o stručnoj osposobljenosti (članak 18. stavak 6.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 1980,00 do 3310,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 3310,00 do 6630,00 eura kaznit će se fizička osoba - obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1980,00 do 3310,00 eura kaznit će se i voditelj radionice za prekršaje iz stavka 1. podstavaka 8. i 9. ovoga članka.“

Članak 15.

U članku 42.a stavku 1. podstavak 1. mijenja se i glasi:

„- ako vozač redovno tjedno razdoblje odmora i/ili tjedno razdoblje odmora dulje od 45 sati koje se uzima kao nadoknada za prethodna skraćena tjedna razdoblja odmora provodi u vozilu ili ne provodi u prikladnom smještaju s odgovarajućim mjestom za odmor i sanitarnim prostorima u okviru kojih se u obzir uzimaju rodne posebnosti (članak 8. stavak 8. Uredbe (EU) br. 561/2006),“.

Članak 16.

U članku 48.a stavku 1. riječi: „od 390,00 do 1320,00“ zamjenjuju se riječima: „od 660,00 do 1920,00“.

U podstavku 3. iza riječi „Uredbe (EU) br. 165/2014“ dodaju se riječi „ili članka 13. stavka 2. Priloga AETR sporazuma“.

Iza podstavka 6. briše se točka i dodaju se podstavci 7. do 10. koji glase:

„- na zahtjev ovlaštene osobe ne predoči isprave sukladno članku 12. stavku 7. točki (a) Priloga AETR sporazuma. (članak 10. stavak 3.),

- na zahtjev ovlaštene osobe ne predoči isprave sukladno članku 12. stavku 7. točki (b) Priloga AETR sporazuma. (članak 10. stavak 4.),

- u vozilu nema putni list u slučaju korištenja odstupanja na temelju članka 7. stavka 3. i/ili članka 8. stavka 2.a i stavka 6. točke (a) Uredbe (EU) br. 561/2006 (članak 10. stavak 5.),

- ne koristi tahograf na način i u skladu s AETR sporazumom (članak 10.a stavak 5.)“.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 17.

(1) Postupci izdavanja dozvola za obavljanje poslova radionice koji su započeti po odredbama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15. i 46/17 i 152/22.), a

nisu dovršeni do stupanja na snagu ovoga Zakona dovršit će se prema odredbama toga Zakona.

(2) Dozvole iz članka 12. Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15., 46/17 i 152/22) izdane sukladno Zakonu o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15., 46/17 i 152/22.) vrijede do isteka roka na koji su izdane.

Članak 18.

Radionice su dužne uskladiti se s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

Članak 19.

(1) Izdavatelj kartica razvit će funkcionalni sustav iz članka 21. stavka 1. podstavka 4. koji je dodan člankom 11. ovoga Zakona u roku od 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Do potpune uspostave sustava iz članka 21. stavka 1. podstavka 4. koji je dodan člankom 11. ovoga Zakona, postupci i evidencije u području osposobljavanja vozača za prijevoz opasnih tvari i sigurnosnih savjetnika za prijevoz opasnih tvari i izdavanja elektroničkog dopuštenja za prijevoz opasnih tvari provode se u papirnatom ili u elektroničkom obliku sukladno odredbama Zakona o prijevozu opasnih tvari („Narodne novine“, br. 79/07 i 70/17).

Članak 20.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“, osim članka 3. stavka 1. podstavka 3. koji je dodan člankom 1., članka 10.a stavka 3. i stavka 6. koji su dodani člankom 6. i članka 40.a stavka 1. podstavka 4. koji je dodan člankom 14. ovoga Zakona koji stupaju na snagu 1. srpnja 2026., te članka 21a. stavka 1. podstavka 4. koji je dodan člankom 12. ovoga Zakona koji stupa na snagu danom donošenja provedbenog akta o obveznom korištenju sustava eFTI u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta, sukladno Uredbi (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249/33, 31.7.2020).

O B R A Z L O Ž E N J E

Uz članak 1.

Ovim se člankom uređuje područje primjene Zakona.

Uz članak 2.

Ovim člankom se definira nekomercijalni prijevoz.

Uz članak 3.

Ovim se člankom uređuje naslov iznad članka 8.

Uz članak 4.

Ovim se člankom mijenja dosadašnji naziv glave III.

Uz članak 5.

Ovim se člankom preciznije uređuje koje isprave vozač mora imati odnosno predložiti službenoj osobi i u kojoj situaciji.

Uz članak 6.

Ovim se člankom određuje koja vozila moraju imati ugrađen tahograf te na koji način ih vozači moraju koristiti. Također, određuje se i koja su vozila izuzeta od obveze ugradnje tahografa.

Uz članak 7.

Ovim se člankom jasnije određuju poslovi radionice.

Uz članak 8.

Ovim se člankom briše dosadašnji stavak 1. članka 13. Zakona.

Uz članak 9.

Ovim se člankom dorađuju uvjeti za radionicu. Pa tako, radionica mora imati sustav za snimanje vozila fotografijom, zatim, radionica, voditelj radionice i tehničar ne smiju biti u vlasničkom ili drugom odnosu s prijevoznikom koji bi mogao uzrokovati sukob interesa s prijevoznikom, a koji bi mogao utjecati na nepristranost i neovisnost radionice. Nadalje, radionica mora imati uređen odnos s proizvođačem tahografa ili njegovim ovlaštenim zastupnikom sa sjedištem na području Europske unije. Također, radionica je, sukladno posebnim propisima, dužna za sve zahvate u prostoru i za objekte koje koristi ishoditi dozvole, suglasnosti i druge akte koji su potrebni za njihovu zakonitu uporabu i korištenje

Uz članak 10.

Ovim se člankom propisuje odgovornost radionice, voditelja radionice i tehničara za zakonit rad radionice, kao i za ispravan rad sustava za snimanje vozila fotografijom.

Uz članke 11. i 12.

Ovim člancima se uređuje javna ovlast izdavatelja kartica te se propisuju poslovi vezani za informacijsko-komunikacijski sustav za praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu.

Uz članak 13.

Ovim člankom se propisuje nadležnost ministarstva nadležnog za promet u pogledu upravnog nadzora nad poslovima povjerenim ovim Zakonom te se propisuju dodatne ovlasti inspektora i policijskih službenika pri obavljanju inspekcijskih nadzora.

Uz članke 14. do 16.

Ovim člancima dodatno se uređuju prekršajne odredbe, na način da se za određene prekršaje povisuje novčana kazna kako bi se osigurala opća svhra prekršajnopравnih sankcija, dok se određena ponašanja određuju kao prekršaji, kao što su: nepoštivanje obveze ugradnje tahografa u vozilima koji podliježu navedenoj obvezi, nepridržavanje zakonom određenih dužnosti od strane radionice te nekorištenje tahografa od strane vozača na propisan način.

Uz članak 17.

Ovim člankom se uređuju prijelazne odredbe u pogledu započetih, a ne dovršenih postupaka izdavanja dozvola te važenje dozvola izdanih sukladno važećem Zakonu.

Uz članak 18.

Ovim se člankom propisuje rok u kojem su se radionice dužne uskladiti s odredbama ovog Zakona.

Uz članak 19.

Ovim člankom se određuje u kojem roku je izdavatelj kartica dužan razviti informacijsko-komunikacijskog sustava za praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu te da će se postupci i evidencije u području osposobljavanja vozača za prijevoz opasnih tvari i sigurnosnih savjetnika za prijevoz opasnih tvari i izdavanja elektroničkog dopuštenja za prijevoz opasnih tvari provode se u papirnatom ili u elektroničkom obliku sukladno odredbama Zakona o prijevozu opasnih tvari (»Narodne novine«, br. 79/07 i 70/17).

Uz članak 20.

Ovim člankom se određuje stupanje na snagu Zakona i njegovih pojedinih odredbi.

Članak 3. stavka 1. podstavak 3. koji je dodan člankom 1., članak 10.a stavak 3. i stavak 6. koji su dodani člankom 6. i članak 40.a stavak 1. podstavak 4. koji je dodan člankom 14. ovoga Zakona stupaju na snagu 1. srpnja 2026. s obzirom da obveze proizlaze iz Uredbe (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.202.) a istom je propisano da se iste primjenjuju od 1. srpnja 2026..

Članak 21a. stavak 1. podstavak 4. koji je dodan člankom 12. ovoga Zakona stupa na snagu danom donošenja provedbenog akta o obveznom korištenju sustava eFTI u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta, sukladno Uredbi (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249/33, 31.7.2020).

TEKST ODREDBI VAŽEĆEG ZAKONA KOJE SE MIJENJAJU ODNOSNO DOPUNJUJU

Članak 3.

(1) Ovaj se Zakon primjenjuje na cestovni prijevoz tereta gdje najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 3,5 tona, kao i na cestovni prijevoz putnika vozilima koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba, uključujući vozača, te su namijenjena za tu svrhu (u daljnjem tekstu: autobusi).

(2) Vozila čija je najveća dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3,5 t i autobusi moraju imati ugrađen tahograf u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014.

(3) Ovaj se Zakon primjenjuje na prijevoznike, mobilne radnike koji sudjeluju u aktivnostima cestovnog prijevoza i vozače te na samozaposlene vozače.

(4) Ovaj se Zakon primjenjuje na radionice za ugradnju, aktivaciju, ispitivanje, kalibriranje, plombiranje i demontažu tahografa te ispitivanje ograničivača brzine.

Članak 4.

Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

1. »AETR« je Europski sporazum o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodni cestovni prijevoz, sklopljen u Ženevi 1. srpnja 1970.,

2. »mjesto rada« je:

- mjesto sjedišta pravne osobe ili fizičke osobe - obrtnika, kao i mjesto podružnice pravne osobe ili fizičke osobe - obrtnika, bez obzira na to jesu li one smještene u istome mjestu kao i glavni ured ili glavno mjesto poslovanja, za koju osoba koja obavlja mobilnu aktivnost cestovnog prijevoza radi,
- vozilo koje mobilni radnici koriste pri obavljanju svojih aktivnosti u cestovnom prijevozu,
- sva ostala mjesta u kojima se obavljaju aktivnosti vezane uz prijevoz,

3. »mobilni radnik« je svaki radnik koji čini dio prijevoznog osoblja zaposlen u tvrtki koja obavlja cestovni prijevoz putnika ili tereta kao javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe, uključujući vježbenike i naučnike glede odredaba koje se odnose na odmore mobilnih radnika,

4. »noćni rad« je rad koji se obavlja tijekom noćnog vremena, odnosno rad koji se obavlja u razdoblju između 00.00 i 5.00 sati,

5. »osoba koja obavlja mobilne aktivnosti u cestovnom prijevozu« je mobilni radnik i samozaposleni vozač,

6. »radno vrijeme« je vrijeme od početka do završetka rada tijekom kojeg se mobilni radnik nalazi na svom radnom mjestu, na raspolaganju poslodavcu te obavlja svoje poslove. U radno se vrijeme ubraja:

a) vrijeme provedeno u svim aktivnostima u cestovnom prijevozu:

- vožnja,
- utovar i istovar,

- pomoć putnicima pri ulasku i izlasku iz vozila,
- čišćenje i tehničko održavanje,
- svi ostali poslovi čija je svrha osiguravanje sigurnosti vozila, njegova tereta i putnika ili ispunjavanje zakonskih obveza koje su vezane uz vožnju koja je u tijeku, uključujući i nadzor utovara i istovara, administrativnih formalnosti s policijom, carinom, inspekcijским službama i dr.,

b) vrijeme tijekom kojeg mobilni radnik ne može slobodno raspolagati svojim vremenom te mora biti na svom radnom mjestu, spreman poduzeti svoje uobičajene poslove, pri čemu su neki poslovi vezani uz dežurstva, posebno tijekom vremena čekanja na utovar ili istovar, kada vrijeme trajanja nije unaprijed poznato prije polaska ili prije početka trajanja dotičnog razdoblja,

c) u slučaju samozaposlenih vozača, na vrijeme od početka do kraja rada primjenjuje se ista definicija, tijekom kojega se samozaposleni vozač nalazi na svom radnom mjestu, na raspolaganju strankama i obavljajući svoje zadaće ili aktivnosti, osim općih administrativnih poslova koji nisu izravno vezani uz određenu vožnju koja je u tijeku,

7. »razdoblja raspoloživosti« su razdoblja koja se isključuju iz radnog vremena, a znače:

a) razdoblja tijekom kojih mobilni radnik ne mora ostati na svom radnom mjestu, ali mora biti na raspolaganju za sve pozive kako bi počeo ili nastavio voziti ili obavljati druge poslove, a koja ne uključuju razdoblja stanke i odmora. Razdoblja raspoloživosti uključuju posebno razdoblja tijekom kojih mobilni radnik prati vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom te razdoblja čekanja na graničnim prijelazima ili zbog zabrane prometovanja. Razdoblja i njihovo predviđeno trajanje moraju mobilnom radniku biti poznati unaprijed, odnosno prije polaska ili neposredno prije stvarnog početka utvrđenog razdoblja, ili pod općim uvjetima dogovorenim između socijalnih partnera i/ili u skladu s uvjetima propisanim nacionalnim zakonodavstvom,

b) za mobilne radnike koji voze u timu, vrijeme koje provedu sjedeći pokraj vozača ili na ležaju dok je vozilo u kretanju,

8. »samozaposleni vozač« je fizička osoba - obrtnik čija je djelatnost javni cestovni prijevoz putnika ili tereta, koji posjeduje licenciju za obavljanje te djelatnosti, koji radi sam za sebe i koji nije vezan ugovorom o radu ili drugim oblikom radnog odnosa, koji je slobodan organizirati radne aktivnosti čiji prihod izravno ovisi o zaradi i koji ima slobodu, samostalno ili suradnjom između samozaposlenih vozača, stupati u poslovne odnose s više klijenata,

9. »tjedan« je razdoblje između ponedjeljka od 00.00 sati i nedjelje do 24.00 sata,

10. »bilateralni prijevoz robe« je kretanje robe, na temelju ugovora o prijevozu, iz države članice poslovnog nastana u drugu državu članicu ili treću zemlju ili iz druge države članice ili treće zemlje u državu članicu poslovnog nastana,

11. »bilateralni prijevoz putnika u međunarodnom povremenom ili linijskom prijevozu putnika« je prijevoz u okviru kojeg vozač obavi bilo koju od sljedećih radnji:

a) primi putnike u državi članici poslovnog nastana i iskrca ih u drugoj državi članici ili trećoj zemlji,

b) primi putnike u državi članici ili trećoj zemlji i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana ili

c) primi putnike i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana radi odlazaka na lokalne izlete u drugu državu članicu ili treću zemlju, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009,

12. »sustav IMI« je informacijski sustav kako je definiran Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća.

Izuzeća od tjednoga radnog vremena i noćnog rada

Članak 8.

(1) Iznimno od odredbi članaka 5. i 7. ovoga Zakona, u linijskom prijevozu putnika do 50 km, ako za to postoji potreba iz objektivnih, tehničkih ili razloga koji se odnose na organizaciju rada, na puno tjedno radno vrijeme i noćni rad mobilnih radnika mogu se primjenjivati odredbe zakona kojim se uređuju radni odnosi ili kolektivni ugovor, pod uvjetom da postoji dogovor predstavnika poslodavaca i radnika.

(2) Iznimka od odredbe članka 5. ovoga Zakona ne može rezultirati utvrđivanjem referentnog razdoblja duljeg od šest mjeseci, radi izračuna maksimalnoga tjednoga radnog vremena od 48 sati.

(3) Iznimke koje su propisane za prijevoz vozilima iz članka 13. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 primjenjuju se u cijelosti.

(4) Na vozače vozila koja su izuzeta u članku 13. stavku 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 primjenjuje se zakon kojim se uređuju radni odnosi.

III. VREMENA VOŽNJE, PREKIDI VOŽNJE, DOKUMENTACIJA I POSEBNA PRAVILA O UPUĆIVANJU VOZAČA

Članak 10.

(1) Kada vozač upravlja vozilom koje je opremljeno analognim tahografom, na zahtjev ovlaštene osobe mora predložiti isprave sukladno članku 36. stavku 1. Uredbe (EU) br. 165/2014.

(2) Kada vozač upravlja vozilom koje je opremljeno digitalnim tahografom, na zahtjev ovlaštene osobe mora predložiti isprave sukladno članku 36. stavku 2. Uredbe (EU) br. 165/2014.

Članak 12.

(1) Radionica je pravna ili fizička osoba - obrtnik koja na temelju dozvole ministarstva nadležnog za promet (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) može obavljati poslove:

- provjere i pregleda tahografa,
- ugradnju i ispitivanje tahografa,
- popravak i demontažu tahografa.

(2) Radionica u okviru poslova iz stavka 1. ovoga članka može: aktivirati, kontrolirati, servisirati, kalibrirati te plombirati tahografe, prenositi podatke s tih uređaja, utvrđivati nemogućnost prijenosa podataka s uređaja, uklanjati i demontirati uređaje te za njih izrađivati identifikacijske oznake.

(3) Poslove iz stavka 1. ovoga članka radionica može obavljati za:

- analogne tahografe,
- digitalne tahografe,
- pametne tahografe.

(4) Radionica smije obavljati samo one poslove i na lokaciji koji su određeni u dozvoli.

(5) Radionica može obavljati iste poslove za sve vrste tahografa pod uvjetom da za svaku vrstu tahografa ima zasebnu dozvolu.

(6) Dozvola se izdaje na rok od pet godina.

(7) Protiv dozvole žalba nije dopuštena ali može se pokrenuti upravni spor.

(8) Radionica je dužna podnijeti zahtjev za izdavanje nove dozvole najmanje 60 dana prije isteka važenja dozvole.

(9) U slučaju promjene vlasništva radionice, odnosno vođitelja ili tehničara iz članka 18. ovoga Zakona, radionica je dužna o tome obavijestiti Ministarstvo u roku od osam dana od dana promjene.

Članak 13.

(1) Iznimno od odredbe članka 12. stavka 5. ovoga Zakona, radionica koja obavlja samo poslove provjere i pregleda tahografa iz članka 12. stavka 1. podstavka 1. ovoga Zakona mora obavljati te poslove za analogne i digitalne tahografe u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014.

(2) Ministarstvo u dozvoli određuje radionici oznaku dozvole i oznaku plombiranja. Oznake moraju biti postavljene na oglasnoj ploči.

Članak 14.

(1) Dozvola se izdaje radionici na temelju zahtjeva uz koji se prilažu dokazi o ispunjavanju uvjeta da:

- je upisana u sudski, odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti vezanih uz tahografe,
- posjeduje odgovarajuće prostorije, opremu i alate na području Republike Hrvatske,
- ima izgrađen i označen prilaz radionici,
- ima stazu ili ispitne valjke,
- ima kanal,
- ima pristup internetu, s korištenjem aplikacije koja omogućava stalni nadzor nad radom radionica,
- osigurava odgovarajuću pouzdanost umjeravanja tahografa,
- nije pokrenut stečajni postupak, predstečajni postupci ili likvidacija,
- protiv radionice, vođitelja radionice i tehničara nije pokrenut kazneni postupak za kazneno djelo koje se vodi po službenoj dužnosti te koje je počinjeno u obavljanju poslova u vezi s tahografom,

- ima na odgovarajući način uređen odnos s proizvođačem tahografa ili s ovlaštenim zastupnikom proizvođača za područje Republike Hrvatske, a vezano za postupak i poslove koje obavlja,
- ima prostorije i opremu koja omogućava da bilješke i dokumentacija o svim aktivnostima povezanim s tahografom, kao i podaci koji su na njemu, mogu biti zabilježeni i pohranjeni na odgovarajući način i dostupni nadzornim tijelima na način da se osigura zaštita osobnih podataka sukladno propisima o zaštiti osobnih podataka,
- radionici, osobi koja je pravni sljednik radionice ili voditelju u posljednjih pet godina nije ukinuta dozvola,
- ima najmanje jednog zaposlenog tehničara koji ispunjava uvjete iz članka 18. stavka 3. ovoga Zakona,
- ima voditelja koji obavlja poslove iz članka 18. stavka 2. ovoga Zakona i
- ima oglasnu ploču sukladno članku 18. stavku 7. ovoga Zakona.

(2) Iznimno od stavka 1. podstavka 10. ovoga članka, ako se zahtjev iz stavka 1. ovoga članka odnosi na provjeru, pregled i ispitivanje digitalnih i pametnih tahografa, za obavljanje tih poslova dovoljno je da podnositelj zahtjeva ima na odgovarajući način uređen odnos s jednim od proizvođača digitalnih i pametnih tahografa ili njegovim ovlaštenim zastupnikom za područje Republike Hrvatske.

(3) Ministar će pravilnikom propisati način dokazivanja uvjeta za izdavanje dozvole i način obavljanja postupaka i poslova radionice.

Članak 21.

(1) Javna ovlast izdavatelja kartica obuhvaća:

- ulogu nacionalnog certifikacijskog tijela, izdavatelja tahografskih kartica i proizvođača tahografskih kartica te vođenje pripadajućih evidencija,
- uslugu prikupljanja, pohranjivanja, obrade i čuvanja tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu,
- osigurava povezivanje i razmjenu podataka iz evidencija i registara s područja cestovnog prometa.

(2) Izdavatelj kartica dužan je na najmanje jednom mjestu u Republici Hrvatskoj organizirati Ured za zaprimanje zahtjeva za izdavanje tahografskih kartica.

(3) Informacijski sustavi uspostavljeni u svrhu provedbe javne ovlasti iz stavka 1. ovoga članka dio su državne informacijske infrastrukture sukladno zakonu kojim se uređuje državna informacijska infrastruktura.

Članak 37.

(1) Upravni nadzor nad provedbom ovoga Zakona i propisa donesenih za njegovu provedbu obavlja Ministarstvo.

(2) Inspekcijski nadzor nad provedbom AETR-a i ovoga Zakona obavljaju:

- inspektori,
- policijski službenici u okviru nadzora nad sigurnošću cestovnog prometa.

(3) Inspektori i policijski službenici imaju sljedeće ovlasti:

- zabraniti upotrebu vozila u kojem oštećenje ili neispravan rad tahografa nije otklonjen u roku od tjedan dana od dana nastanka kvara ili otkrića nepravilnosti u radu, a vozač nije na listić ili listiće zapisa ili na privremeni listić koji se prilaže listiću zapisa ili vozačkoj kartici, na koji upisuje podatke koji mu omogućavaju identifikaciju (broj vozačke kartice i/ili ime i/ili broj vozačke dozvole), uključujući njegov potpis, upisivao sve podatke za različita razdoblja koja više nisu zabilježena ili nisu ispravno zabilježena tahografom,
- uputiti vozilo na izvanredni pregled u slučaju sumnje da tahograf i drugi elementi vezani uz tahograf ne rade ispravno, troškove pregleda snosi vlasnik vozila u koje je uređaj ugrađen,
- zahtijevati od vozača da omogući kontrolu tahografa i dostavi na uvid popise sa zabilježenim podacima, karticu ili ispis s tahografa te dopusti pregled popisa sa zabilježenim podacima, kartice ili ispisa s tahografa,
- privremeno oduzeti popis s bilježenim podacima ili ispis s tahografa kao dokaz u postupku, odnosno u istu svrhu dati izraditi prijepis podataka iz kartice,
- privremeno oduzeti karticu, u slučaju sumnje da je kartica krivotvorena ili da vozač koristi tuđu karticu ili da je kartica čiji je on nositelj dobivena na temelju lažnih izjava i/ili krivotvorenih dokumenata, te je dostaviti nadležnom izdavatelju uz navođenje razloga za privremeno oduzimanje kartice,
- isključiti vozilo iz prometa dok se ne ispravi uzrok prekršaja, odnosno prisiliti vozača na korištenje dnevnog odmora,
- predložiti nadležnim tijelima oduzimanje, suspendiranje ili ograničenje licencije za obavljanje djelatnosti ili vozačke dozvole.

Članak 40.a

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 3310,00 do 6630,00 eura kaznit će se pravna osoba ako:

- poslove iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona obavlja bez dozvole ministarstva nadležnog za promet (članak 12. stavak 1.),
- vozila čija je najveća dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3,5 t i autobusi nemaju ugrađen tahograf u skladu s aktima iz članka 2. ovoga Zakona (članak 3. stavak 1.),
- ne obavlja poslove sukladno izdanoj dozvoli i/ili obavlja poslove na lokaciji koja nije navedena u dozvoli (članak 12. stavak 6.),
- ne obavijesti Ministarstvo o promjenama vlasništva, vođitelja ili tehničara u roku od osam dana od dana promjene (članak 12. stavak 9.),
- obavlja postupke i poslove radionice koji nisu u skladu s odredbama posebnog propisa kojim se uređuje način obavljanja postupaka i poslova radionice (članak 14. stavak 3.),

- u roku od tri dana od primitka rješenja o oduzimanju dozvole ne preda Ministarstvu sve kartice radionice, sredstva za plombiranje i svu dokumentaciju i evidencije koje je dužna voditi (članak 15. stavak 3.),

- omogućiti da zahvate na tahografima i opremi obavlja tehničar koji ne posjeduje važeću potvrdu o stručnoj osposobljenosti (članak 18. stavak 6.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 1980,00 do 3310,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 3310,00 do 6630,00 eura kaznit će se fizička osoba - obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

Članak 42.a

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 1980,00 do 3310,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

- ako vozila čija je najveća dopuštena masa, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelaze 3,5 tona ili vozila koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba, uključujući i vozača, te su namijenjena za tu svrhu nemaju ugrađen tahograf (članak 3. stavak 2.),

- ako tahograf nije ugrađen i/ili popravljen u ovlaštenoj radionici (članak 22. stavak 1. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili članak 10. AETR-a),

- ako ne obavlja redovite preglede tahografa u ovlaštenoj radionici (članak 23. stavak 1. Uredbe (EU) br. 165/2014),

- ako u slučaju kvara ili neispravnoga rada tahografa, tahograf ne da na popravak ovlaštenoj radionici (članak 37. stavak 1. Uredbe (EU) br. 165/2014).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 920,00 do 1980,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1980,00 do 3310,00 eura kaznit će se fizička osoba - obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 390,00 do 920,00 eura kaznit će se i vozač za prekršaj iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka.

Članak 48.a

Novčanom kaznom u iznosu od 390,00 do 1320,00 eura kaznit će se za prekršaj vozač:

- ako postupi suprotno odredbi članka 34. stavaka 1., 2., 3. i 5. Uredbe (EU) br. 165/2014,

- ako postupi suprotno odredbi članka 36. Uredbe (EU) br. 165/2014,

- ako nije zabilježio sve potrebne podatke za razdoblje u kojem tahograf nije radio ili je radio neispravno i nije ispravno mogao zabilježiti podatke (članak 37. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014),

- ako se u vozilu opremljenom digitalnim tahografom nalazi više od jednog vozača, a njegova kartica vozača nije umetnuta u odgovarajući utor na tahografu (članak 34. stavak 4. točka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014),
- ako se u vozilu opremljenom analognim tahografom nalazi više od jednog vozača, a vozač ne mijenja tahografske listiće na način da se relevantni podaci zabilježe na tahografskom listiću onog vozača koji vozi (članak 34. stavak 4. točka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014),
- ako ručno ne zabilježi podatak o prelasku državne granice u skladu s člankom 11.e ovoga Zakona.

- PRILOZI**
- **Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa**
 - **Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću**
 - **Izjava o usklađenosti prijedloga propisa s pravnom stečevinom
Europske unije**

PRILOG 4.**OBRAZAC ISKAZA O PROCJENI UČINAKA PROPISA**

1.	OPĆE INFORMACIJE		
1.1.	Stručni nositelj:	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture	
1.2.	Naziv propisa:	Nacrt prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu	
1.3.	Program rada Vlade Republike Hrvatske, akt strateškog planiranja ili reformska mjera:	Da/Ne: Ne	Naziv akta: -
1.4.	Plan usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije	Da/Ne: Da	Naziv pravne stečevine: Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa
2.	UTVRĐIVANJE PROBLEMA		
2.1.	Uredbom (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa, točnije njezinim člankom 1., propisana je obveza kojom se određuje da se od 1. srpnja 2026. godine područje primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 proširuje i na cestovni prijevoz tereta u međunarodnom prijevozu ili tijekom kabotaže, pri čemu je najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 2,5 tona, pa je stoga valjalo na odgovarajući način i dopuniti postojeći zakonodavni okvir.		

	Poslovi radionice za tahografe jasnije će se propisati a osiguranje tehničke i stručne podrške radionici proširiti će se na proizvođača i zastupnika proizvođača tahografa sa sjedištem na području Europske unije. Nacrtom prijedloga zakona osigurati će se i realizacija projekta u okviru Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021-2026, točnije projekt C1.4. R1-I5 Praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu e-ADR.
2.2.	Izvor podataka:
	Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu ("Narodne novine", br. 75/13, 36/15, 46/17 i 152/22) Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249)
3.	UTVRĐIVANJE POSEBNOG CILJA
3.1.	Opis posebnog cilja
	1. Donošenjem ovog Nacrta prijedloga zakona osigurati će se pravni okvir za primjenu Uredbe (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa, u pogledu obveze ugradnje tahografa u vozila čija najveća dopuštena masa vozila, uključujući prikolicu ili poluprikolicu, prelazi 2,5 tona, a koriste se za cestovni prijevoz tereta u međunarodnom prijevozu ili tijekom kabotaže. 2. Radionice za tahografe moći će urediti poslovnu suradnju u pogledu osiguranja tehničke podrške vezano za tahografe, osiguranje praćenja i primjene svih aktualnosti i noviteta u području tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici sa zastupnikom proizvođača koji ima sjedište u Europskoj uniji. Također, postoji i dužnost proizvođača i njegova predstavnika staviti na raspolaganje svu dokumentaciju vezanu za ispravno i zakonito funkcioniranje tahografa u vozilu što će doprinijeti učinkovitijem radu radionica za tahografe te osigurati stručno i ispravno obavljanje poslova. 3. Nacrtom prijedloga zakona osigurati će se i realizacija projekta u okviru Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021-2026, točnije projekt C1.4. R1-I5 Praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu e-ADR. Naime, s obzirom da je uspostavljen sustav Sustav za obradu tahografskih podataka (SOTAH) koji obrađuje podatke iz tahografa, isti će zajedno s elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI), osigurati bolju

	zaštitu prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi te povećati sigurnost prometa na cestama.	
3.2.	Opis svrhe propisa	
	Kao i u točki 3.1.	
3.3.	Razmotrena druga moguća normativna i nenormativna rješenja	
	Druga normativna rješenja nisu moguća budući da se ovim propisom osigurava provedba pravne stečevine Europske unije. Nenormativna rješenja nisu primjenjiva budući da se naprijed navedena materija mora urediti zakonom.	
3.4.	Izvor podataka:	
	Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu ("Narodne novine", br. 75/13, 36/15, 46/17 i 152/22) Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249)	
4.	UTVRĐIVANJE UČINAKA I ADRESATA	
4.1.	Posebni cilj: Kao i točki 3.1.	
4.1.1.	Učinci na gospodarstvo:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na zaštitu ljudskih prava.	Nisu utvrđeni adresati.
4.1.2.	Učinci na održivi razvoj:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na održivi razvoj.	Nisu utvrđeni adresati.
4.1.3.	Učinci na socijalnu skrb:	Adresati:
	Nisu utvrđeni učinci na socijalnu skrb.	Nisu utvrđeni adresati.
4.1.4.	Učinci na zaštitu ljudskih prava:	Adresati:

	Nisu utvrđeni učinci na zaštitu ljudskih prava.	Nisu utvrđeni adresati.
4.1.5.	Učinci na druga područja:	Adresati:
	Nacrt prijedloga zakona imat će pozitivan utjecaj na socijalno zakonodavstvo i sigurnost prometa u sektoru cestovnog prijevoza.	Poboljšat će se radni uvjeti mobilnih radnika. Osigurati će se realizacija projekta u okviru Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021-2026, točnije projekt C1.4. R1-I5 Praćenje prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu e-ADR. Osigurati će se primjena Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa.
5.	ANALIZA UTVRĐENIH UČINAKA I ADRESATA	
5.1.	Analiza učinaka i adresata u području gospodarstva:	
	Nisu utvrđeni učinci ni adresati u području gospodarstva.	
5.2.	Analiza učinaka i adresata u području održivog razvoja:	
	Nisu utvrđeni učinci ni adresati u području održivog razvoja.	
5.3.	Analiza učinaka i adresata u području socijalne skrbi:	
	Nisu utvrđeni učinci ni adresati u području socijalne skrbi.	
5.4.	Analiza učinaka i adresata u području zaštite ljudskih prava:	
	Nisu utvrđeni učinci ni adresati u području zaštite ljudskih prava.	
5.5.	Analiza učinaka i adresata u drugim područjima:	

	Ovim Nacrtom prijedloga zakona postići će se bolji radni uvjeti mobilnih radnika te će se dodatno podići sigurnost cestovnog prometa u sektoru cestovnog prijevoza.	
5.6.	Izvor podataka:	
	Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu ("Narodne novine", br. 75/13, 36/15, 46/17 i 152/22) Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249)	
6.	SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE	
6.1.	Savjetovanje je provedeno putem središnjeg državnog internetskog portala za savjetovanje s javnošću (e-Savjetovanja) u razdoblju od 21. siječnja 2026. godine do 5. veljače 2026. godine. U postupku savjetovanja s javnošću podneseno je sedam komentara od kojih šest nisu prihvaćeni iz razloga što se isti ne odnose područje koje regulira predmetni zakonski prijedlog, te jedan iz razloga što je navedeno pitanje već uređeno postojećim zakonom.	
6.2.	Nacrt prijedloga Zakona dostavljen je na mišljenje nadležnim tijelima i Uredu za zakonodavstvo Vlade Republike Hrvatske.	
7.	ZAKLJUČAK	
7.1.	Pozitivni učinci: Donošenjem ovoga propisa osigurati će se provedba Uredbe (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249). Poslovi radionice bit će jasnije definirani. Osigurat će se realizacija projekta u okviru Nacionalnog plana oporavka i otpornosti 2021-2026 „Praćenje	Negativni učinci: Ne očekuju se negativni učinci

	prijevoza opasnih tvari u cestovnom prometu e-ADR”.	
7.2.	Zaključak o učincima koji će proisteći iz provedbe: Učinak Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu bit će vidljiv u razdoblju neposredno nakon početka njegove provedbe.	
8.	PRILOZI	
8.1	Dokumenti u prilogu: -	
9.	OVJERA ČELNIKA STRUČNOG NOSITELJA	
	Potpis: POTPREDSJEDNIK VLADE I MINISTAR Oleg Butković u.z. <i>[Signature]</i> Datum: 12. veljače 2026. 	

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Upoznati zainteresiranu javnost s Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.
Datum dokumenta	24.12.2025.
Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Zakon
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrt	-
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 eSavjetovanja (www.esavjetovanja.gov.hr) od 3. studenoga do 3. prosinca 2025. godine.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Vidjeti u prilogu.

ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI	Vidjeti u prilogu.
Primjedbe koje su prihvaćene	
Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	
Troškovi provedenog savjetovanja	Za javno savjetovanje nisu bili potrebni dodatni financijski troškovi.

Izješće o provedenom savjetovanju - Savjetovanje s javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu

Redni broj	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
1	DIGITALNI TAHOGRAPH DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA TRGOVINU I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU	Apsolutno podržavamo uklanjanje obveze postojanja „ovlaštenog predstavnika“ proizvođača tahografa u Republici Hrvatskoj. Ta je odredba uvedena u posljednjim izmjenama zakona te se, kako smo tada i upozoravali, pokazala izrazito diskriminirajućom, pa čak i suprotnom temeljnim načelima Europske unije. Dodatno, novi stavak 4. u članku 12. ostaje nedovoljno jasan i ostavlja previše prostora za različita tumačenja. Slažemo se da je potrebna uporabna dozvola, ako se upravo na nju mislilo u tom članku, ali se ne slažemo da jedini uvjet iz stavka 1., podstavka 5., bude isključivo kanal. Predložili smo nadopunu tog podstavka navođenjem navoza ili stupnih dizalica, jer trenutačno uporabnu dozvolu (ako se uistinu mislilo na nju) za takve objekte imaju gotovo isključivo stanice za tehnički pregled. Velik broj servisnih radionica za teretna vozila i autobuse nema kanal, jer rade isključivo na stupnim dizalicama. Time bi te radionice bile diskriminirane, iako posjeduju suvremene i tehnički potpuno opremljene objekte bez kanala. U većini slučajeva ni kanal, ni navoz, ni dizalice nisu nužni, jer se plombiranje davača tahografa obavlja iza kabine, na ruku dostupnom mjestu. Ako kao uvjet ostane isključivo kanal, posao ispitivanja tahografa de facto bi se „preselio“ na stanice za tehnički pregled — a svima je poznato tko je u proteklom razdoblju, dok je ova verzija prijedloga zakona bila u izradi, otvorio radionice upravo na tim lokacijama. U tom slučaju ispitivanje se zasigurno ne bi obavljalo u skladu s Uredbom, jer većina stanica nema adekvatne uvjete niti mesta za obavljanje mjerenja vozila osim na valjcima koji su kao što i svi znamo netočni u	Nije prihvaćen	S obzirom da se poslovi radionice odnose na sva vozila za koja postoji obveza ugradnje tahografa, stupne dizalice i navozi ne mogu osigurati rad na svim tim vozilima, s obzirom na njihovu masu, duljinu i broj osovine. Smatramo da će sustav za snimanje vozila (fotografijom) koji bilježi obavljanje zakonom povjerenih poslova radionici pridonijeti zakonitom obavljanju poslova radionice s obzirom na odredbu da se poslovi radionice smiju obavljati isključivo na adresi radionice navedenoj u rješenju. Posao i osoba tehničara vezana je isključivo za radionicu za koju je izdano rješenje za rad. Odgovornost organizacije rada, kao i broj zaposlenih tehničara u radionici leži isključivo na poslodavcu.

mjeranju.
Dio kolega predlaže i obvezno fotografiranje vozila prilikom ispitivanja tahografa zbog „mobilnog baždarenja“ koje se još uvijek provode na gotovo svim otocima. Smatramo da je takav prijedlog nepotreban, jer pametni tahografi već sadrže zapis lokacije koji ostaje na tahografu i kartici tehničara, sami ddd. podatak dostavljamo svaki dan u sustav Sotah pa je to iznimno lako iskontolirati. Također smatramo da nije opravdano stvarati dodatne troškove prijevoznicima, osobito otočanima, koji bi zbog ispitivanja tahografa morali vozila prevoziti na kopno. Time dolazimo do merituma problema: mobilno baždarenje izbačeno je iz zakona u posljednjim izmjenama, nažalost ne radi sigurnosti i kvalitete, već radi zaštite tržišnog položaja jedne tvrtke. Stoga bismo željeli da se uvažavanjem navoza i stupnih dizalica izbjegne ponavljanje negativnih iskustava prethodnih izmjena, koje su također rezultirale pogodovanjem pojedinom gospodarskom subjektu. U suprotnom, dosta postojećih radionica će biti zatvoreno jer neće moći ispuniti uvjet kanala koji je ovako i onako nepotreban. Pozdravljamo uvođenje sankcija za tehničare koji neovlašteno „podiznu brzinu“ vozila i smatramo da je to pravi smjer za našu struku. No istovremeno držimo da postoji jasna potreba na tržištu da jedan tehničar u okviru istog pravnog subjekta može biti raspoređen na više poslovnica ili rješenja, kako bi poslovnica mogla raditi u slučaju godišnjih odmora ili bolovanja. U većini ispitnih mjesta zaposlen je samo jedan tehničar, pa se u njegovoj odsutnosti često radi na njegovu karticu, što nije dobro rješenje. Praksa u EU pokazuje da tehničar unutar istog pravnog subjekta može biti ovlašten na više poslovnica te imati zasebnu karticu za svaku, koja se čuva u sefu poslovnice. Apsolutno nikakva manipulacija nije moguća, jer je kartica bez PIN-a bezvrijedna, a PIN posjeduje isključivo sam tehničar. Takva bi odredba znatno povećala sigurnost, transparentnost i „higijenu“ procesa ispitivanja tahografa. Stoga Vas molimo da takvu mogućnost razmotrite i uvrstite

			u zakonodavni okvir.		
2	DIGITALNI TAHOGRAFI DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA TRGOVINU I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU	Članak 15.,stavak 1, podstavak 3. Izmjeniti sljedeću stavku: da radionica ili njezini zaposlenici u svom radu ne postupaju sukladno odredbama ovoga Zakona i propisima donesenim za njegovo provođenje, da radionica ili njezini zaposlenici obavljaju poslove na tahografskim uređajima vozila izvan lokacije navedene u dozvoli, Ne postoje nigdje u Zakonu navedeni zaposlenici kada se radi o tahograf radionici. Postoje voditelji radionica i tehničari. Zaposlenik tvrtke koji nije tehničar niti vođa ne može obavljati poslove koji su propisani za taho radionicu prema tome ne može niti biti kažnjen. Potrebno je navesti točno koji subjekti mogu biti prekršajno kažnjeni.	Nije prihvaćen	Za osobe zaposlene u radionici odgovora njezin poslodavac odnosno radionica.

3	MARIO ŠTEFANAC	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU	Kao ovlašteni servis za tahografe želimo ukazati na problem što tehničar može biti ovlašten raditi ovjere isključivo u jednoj radionici za koju ima izdano rješenje MMPI-a, iako je zaposlenik iste tvrtke. U slučaju bolovanja, godišnjeg odmora ili povećanog opsega posla u drugoj poslovnici, tehničar ne može privremeno raditi na drugoj lokaciji, što nas prisiljava da u svakoj poslovnici imamo 2–3 tehničara, iako je u većini vremena potreban samo jedan. To stvara velike godišnje troškove za poslodavca. Dodatno, ovakav sustav stvara veliki administrativni teret i za servise i za MMPI, jer svaka kadrovska ili organizacijska promjena zahtijeva: podnošenje zahtjeva za izmjenu rješenja, izdavanje i plaćanje novih AKD kartica za tehničare, usklađivanje dokumentacije. Smatramo da bi se ovlaštenje tehničara trebalo vezati uz pravnu osobu, odnosno uz ovlaštene prostore servisa, a ne striktno uz jednu lokaciju. Time bi tehničar mogao raditi u svim poslovnicama iste tvrtke, pod uvjetom da prostor ima važeće rješenje MMPI-a. Ovakva izmjena smanjila bi troškove, administrativni teret (posebno za MMPI), povećala fleksibilnost rada i osigurala neprekidnu dostupnost usluge korisnicima – bez utjecaja na sigurnost i kvalitetu.	Nije prihvaćen	Posao i osoba tehničara vezana je isključivo za radionicu za koju je izdano rješenje za rad. Odgovornost organizacije rada, kao i broj zaposlenih tehničara u radionici leži isključivo na poslodavcu.
4	DIGITALNI TAHOGRAF DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA TRGOVINU I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 1.	U stavci 2, nisu navedena sva izuzeća. U članku 3, Uredbe 561/2006 (uključujući sve izmjene) postoje navedena izuzeća u podstavcima od a) do i) (ukupno 11 podstavaka). Potrebno je stavak 2 prilagoditi izmijenjenoj Uredbi 561/2006.	Nije prihvaćen	Predmetni zakon uređuje šire područje od Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85.

5	HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 3.	Iznosimo izdvojeno mišljenje dijela članica Udruženja cestovnog prometa HGK koja smatraju da se predmetni članak 8. trenutno važećeg Zakona ne treba mijenjati. Naime, članice smatraju kako je predložena izmjena teško provediva s obzirom da velik broj linija javne usluge prelazi 50km, a ujedno i članak 33. stavak 8. predviđa da međužupanijske linije do 100 km budu obuhvaćene mrežom javne usluge.	Prihvaćen	Predloženi članak 3. briše se.
6	ČAZMATRANS - NOVA DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA PRIJEVOZE I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 3.	Čazmatrans Grupa suglasna je da članak 8. ostaje kao i do sada, bez izmjena. Napominjemo da veliki broj linija Javne Usluge prelazi 50 km, pa je izmjena što se predlaže životno neprovediva, osim za isključivo gradske prijevoznike , a u Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu čl. 33 stavku 8., dozvoljeno je da međužupanijske linije do 100 km uđu u mrežu Javne Usluge. U potpunosti odbacujemo predloženu izmjenu čl.8. na e- Savjetovanju!	Prihvaćen	Predloženi članak 3. briše se.
7	VIŠNJA DEDIĆ	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 3.	Autotrans d.d. Cres Predložena promjena članka 8 osnovnog teksta zakona je za većinu prijevoznika u linijskom prijevozu putnika ne životna i ne provediva jer prijevoznici koji nisu isključivi gradski prijevoznici – imaju i druge različite oblike prijevoza (prijevoz učenika OŠ, javnolinijski prijevoz do i preko 50 km i sl.) slijedom čega predlažemo ostaviti postojeću zakonsku formulaciju koja ostavlja mogućnost prijevozniku da izabere da li će rad voznog osoblja organizirati u skladu sa odredbama Zakona o radu ili u skladu sa odredbama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.	Prihvaćen	Predloženi članak 3. briše se.
8	SLAVONIJA BUS D. O. O. ZA PRIJEVOZ PUTNIKA, ROBE I EXPORT- IMPORT	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 3.	Pitanje je kako bi se to provodilo u praksi jer vozači u pravilu nisu podijeljeni na one koji voze linije do i iznad 50 km i ne rade samo linijski (javni i posebni) prijevoz nego i povremeni prijevoz pa nije jasno kako obračunati tjedno radno vrijeme vozača koji u jednom ili više dana u tjednu izvrši jedan linijski prijevoz do 50 km pa jedan linijski prijevoz iznad 50 km i jedan povremeni prijevoz bez obzira na kilometražu. Pitanje je i da li se to do 50 km odnosi na udaljenost u jednom	Prihvaćen	Predloženi članak 3. briše se.

			smjeru ili i obratno (linije obično imaju polazak i povratak). Takvom odredbom diskriminirani su vozači koji izvršavaju samo linijski prijevoz iznad 50 km u odnosu na vozače do 50 km zato što imaju duže tjedno radno vrijeme (48 sati tjedno u odnosu na 40 sati tjedno), zato što imaju manje pravo na povećanu plaću za noćni rad (od 00:00 do 05:00 u odnosu na 22:00 do 06:00 sati) i zato što imaju kraći dnevni odmor (11, odnosno 9 sati u odnosu 12 sati), a općenito su diskriminirani vozači koji rade u nepunom radnom vremenu (umirovljenici i svi ostali koji ugovore nepuno radno vrijeme) jer se odredba odnosi samo na vozače u punom radnom vremenu kao i vozači koji izvršavaju samo povremeni prijevoz jer je odredba samo u odnosu na linijski prijevoz te samozaposleni vozači jer se na njih propisi o radu kod prijevoznika za kojega rade uopće ne primjenjuju. Navedena odredba nije propisana Uredbama 2020/1054 i 561/2006 jer je istima u članku 15. državama članicama određena samostalnost u određivanju dozvoljenog vremena vožnje, stanki i odmora prema nacionalnim propisima, a obzirom da se radno vrijeme vozača ne ubraja samo vrijeme vožnje nego i ostali povezani poslovi ova odredba je i suprotna ovlastima država članica. Zbog toga je odredba članka 8. važećeg Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu jedina primjenjiva vezano za predmetnu materiju zbog toga što uređenje iste materije prepušta dogovoru predstavnika radnika i poslodavaca kako ne bi došlo do navedenih praktičnih i diskriminativnih pitanja pa navedenu odredbu predlažemo brisati tako da na snazi ostane važeći članak 8.		
9	HRVOJE CRNOJA	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 6.	Odnosi li se točka 3 i na nekomercijalni prijevoz tereta? Npr. Landrover Discovery ima masu 2330 kg, NDM je 2880 kg ako ima teret u vozilu mora imati ugrađeni tahograf?	Primljeno na znanje	Navedena obveza ne odnosi se na prijevoz za osobne potrebe.

10	DIGITALNI TAHOGRAPH DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA TRGOVINU I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Prijedlog: U članku 14. stavku 1. podstavak 5. mijenja se i glasi: „– ima kanal, stupne dizalice ili navoz koji omogućavaju siguran pristup donjem postroju vozila potrebnom za ispitivanje, ugradnju, provjeru i servisiranje tahografa.“ Obrazloženje: Predložena formulacija uklanja postojeće ograničenje da radionica mora imati samo kanal, dodaje navoz i stupne dizalice kao potpuno jednakovrijednu opciju. Poboljšava sigurnosne zahtjeve i omogućava radionicama tehničku fleksibilnost, usklađuje zakonodavni tekst s modernom opremom radionica.	Nije prihvaćen	S obzirom da se poslovi radionice odnose na sva vozila za koja postoji obveza ugradnje tahografa, stupne dizalice i navozi ne mogu osigurati rad na svim tim vozilima, s obzirom na njihovu masu, duljinu i broj osovina.
11	DIGITALNI TAHOGRAPH DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA TRGOVINU I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Predložene izmjene članka 14. stavka 4. Zakona nepotrebne su. Tekst prijedloga „ishoditi dozvole, suglasnosti i druge akte koji su potrebni za njihovu zakonitu uporabu i korištenje“ predstavlja nomotehnički neprihvatljivu nedorečenost i pravnu prazninu. Nerazumljivo je na što zakonodavac cilja i koja je svrha navedene odredbe. Na terenu je postojeće stanje takvo da nezanimljiv broj radionica obavlja poslove u montažnim objektima na zakupljenim česticama slijedom čega niti nemaju obveze ishođenja uporabne dozvole. Ovakva nejasna odredba omogućit će proizvoljno tumačenje uvjeta za izdavanje dozvole za rad radionica i stvorit će pravnu nesigurnost jer ostaje otvoreno pitanje je li uporabna dozvola jedan od preduvjeta za izdavanje dozvole radionici.	Nije prihvaćen	Svaki zahvat u prostoru mora biti zakonit, te svi objekti i građevine koje radionica korsiti moraju biti u skladu s propisima koji uređuju navedeno područje ovisno o kojoj građevini odnosno objektu se radi, a sve kako bi se osigurala njihova zakonita uporaba i korištenje.

12	DIGITALNI TAHOGRAPH DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA TRGOVINU I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Predložene izmjene članka 14. stavka 2. Zakona izostavlja ulogu distributera tahografa i ostavlja nomotehnički neprihvatljivu pravnu prazninu u vidu termina „na odgovarajući način uređen odnos“. Postavlja se pitanje predstavlja li usmeni ugovor i/ili izdana faktura od strane proizvođača s potvrdom o plaćanju, „na odgovarajući način uređen odnos“? Nedorečenost zakonskog teksta dovest će do pravne nesigurnosti i neprimjenjivosti navedenog zakonskog teksta. Ako ugovor mora biti pisani, radi li se o prijetvornom sužavanju tržišta za radionice i prepušta li se proizvođačima da sužavaju tržište održavanja tahografa njima u korist? Izostavljanje distributera kao sudionika nabavnog lanca stvara pravnu prazninu jer nije definirana uloga distributera koji u stvarnosti učestalo distribuiraju tahografe radionicama i s druge strane prijetvorno se sužava tržišno natjecanja u korist onih gospodarskih subjekata koji su stekli položaj zastupnika proizvođača za područje Republike Hrvatske. Ovakvim zakonskim izmjenama se omogućuje ovlaštenim zastupnicima i proizvođačima da "zaključaju" tržište i onemogućuje drugim gospodarskim subjektima da ishode dozvole za radionice. Stoga, predlaže se dodavanje kategorije "ovlaštenog distributera tahografa" kao i definiranja kakav je to "odgovarajući način uređenja odnosa" s proizvođačem, distributerom odnosno zastupnikom kako bi se osigurala potpuna sljedivost, sigurnost i usklađenost tahografa u prometu te izbjegla pravna nedorečenost u primjeni zakona.	Nije prihvaćen	Smisao i svrha zakonske odredbe o postojanju uređenog odnosa radionice s proizvođačem tahografa ili s ovlaštenim zastupnikom proizvođača je postojanje uske veze između radionice i proizvođača, odnosno ovlaštenog zastupnika tahografa kako bi se prvenstveno osigurala tehnička podrška vezana za tahografe, osiguralo praćenje svih aktualnosti vezano za tahografe, noviteti u području tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici, a što distributer zbog naravi navedenih obaveza ne može osigurati. Uvjeti propisani zakonom detaljnije se razrađuju podzakonskim aktom.
13	DIGITALNI TAHOGRAPH DRUŠTVO S OGRANIČENOM ODGOVORNOŠ ĆU ZA TRGOVINU I USLUGE	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Predložene izmjene članka 14. stavka 1. točke 10. Zakona zanemaruju ulogu distributera u nabavnom lancu te može dovesti do nedopuštenog sužavanja tržišta u korist proizvođača i ovlaštenih zastupnika. Članak 3. točka 11. Uredbe (EU) 2023/988 definira distributera kao „svaku fizičku ili pravnu osobu u opskrbnom lancu, osim proizvođača ili uvoznika, koja stavlja proizvod na raspolaganje na tržištu" koja pri tome ima	Nije prihvaćen	Smisao i svrha zakonske odredbe o postojanju uređenog odnosa radionice s proizvođačem tahografa ili s ovlaštenim zastupnikom proizvođača je postojanje uske veze između radionice i proizvođača, odnosno ovlaštenog zastupnika tahografa kako bi se prvenstveno osigurala tehnička podrška vezana za tahografe, osiguralo praćenje svih aktualnosti vezano za tahografe, noviteti u području

obvezu provjeriti jesu li proizvođač ili uvoznik ispunili svoje regulatorne obveze, osigurati da uvjeti skladištenja i transporta ne ugrožavaju sigurnost proizvoda, poduzeti odgovarajuće radnje ako postoji sumnja u nesukladnost ili opasnost proizvoda, uključujući obavljanje nadležnih tijela i poduzimanje korektivnih mjera. Čl. 3. točka 9., 10. te 12. Uredbe (EU) 2019/1020 razlikuje ulogu ovlaštenog zastupnika (osoba s poslovnim nastanom u Uniji koju je proizvođač pisanim putem ovlastio da djeluje u njegovo ime), distributera (osoba u opskrbnom lancu koja nije proizvođač ni uvoznik i koja stavlja proizvod na tržište) te uvoznika (osoba s poslovnim nastanom u Uniji koja na tržište Unije stavlja proizvod iz treće zemlje).

Sporni članak ne razlikuje ovlaštenog zastupnika od distributera te uvoznika što ga čini pravno neprihvatljivim i nepreciznim te neusklađenim s europskim zakonodavstvom. Izostavljanje distributera iz prijedloga izmjena zakona, stvara pravnu prazninu jer nije definirana uloga distributera koji u stvarnosti sudjeluju u nabavnom lancu, distribuirajući tahografe radionicama i s druge strane prijetvorno se sužava tržišno natjecanje u korist onih gospodarskih subjekata koji su stekli položaj zastupnika proizvođača za područje Republike Hrvatske. Ovakvim zakonskim izmjenama se omogućuje ovlaštenim zastupnicima i proizvođačima da "zaključaju" tržište i onemoguće drugim gospodarskim subjektima da ishode dozvole za radionice. Ako određeni proizvođač ili zastupnik (kojih je brojem manje od distributera prisutnih na tržištu) odbiju „na odgovarajući način urediti odnose“ s trećim gospodarskim subjektom, automatski će ga onemogućiti u obavljanju djelatnosti radionica što se dovesti do sprječavanja u pristupu tržištu.

Stoga, predlaže se dodavanje riječi „odnosno ovlaštenim distributerom“ iza riječi „s ovlaštenim zastupnikom proizvođača“. Također, predlaže se izmijeniti prijedlog Zakona preciznijim definiranjem što zakonodavac podrazumijeva pod „odgovarajućim načinom uređenja odnosa“ kako bi se osigurala potrebna slijedivost.

tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici.

			sigurnost i usklađenost tahografa u prometu te izbjegla pravna nedorečenost u primjeni zakona.		
14	TAHOGRAPH D.O.O. ZA PROIZVODNJU, USLUGE I TRGOVINU	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Za praćenje poslovnih procedura za koje je radionica ovlaštena, kao najvažniju novost bi trebalo uvesti fotografiranje vozila koje je pristupilo ispitivanju tahografa i čuvanje takvih fotografija u arhivi radionice ili još bolje na centralnom sustavu SOTAH - kao dokaz da je vozilo uistinu bilo u radionici (na mjernoj stazi) za vrijeme ispitivanja tahografa. Naime, jedan od većih problema u ispitivanju tahografa je „hodanje po terenu i tzv. ispitivanje tahografa“ od strane pojedinih radionica te ispitivanje tahografa u potpuno neprimjerenim uvjetima. Čemu onda svi propisi koji se odnose na lokaciju, tehničke uvjete, opremu, mjernu stazu, kanal za pregled donjeg postroja i sl. ako se dozvoljava da tehničar odlaskom na teren, na neko priručno parkiralište izvrši tzv. ispitivanje tahografa?! Fotografiranjem vozila na samoj mjernoj stazi s dvije fotografije (dijagonalno sprijeda s desne strane tako da se vidi prednji kraj i desni bok vozila te dijagonalno straga s lijeve strane tako da se vidi stražnji kraj i lijevi bok vozila) dobio bi se uvid da li je predmetno vozilo uistinu bilo na ispitivanju tahografa na lokaciji radionice ili je to napravljeno negdje drugdje. Također, na nekim fotografijama bi se odmah vidjelo da li je ispitivanje tahografa obavljeno s poluprikolicom pridodanom vučnom vozilu ili je isto izvršeno u skladu s pravilima struke (s rasterećenom pogonskom osovinom). Fotografije bi trebale biti prihvaćene tek ako se na njima mogu prepoznati registracijske oznake vozila (ako su iste na vozilu u trenutku ispitivanja). Fotografije bi trebale na sebi i/ili svojim svojstvima imati zapis kada su stvorene (datum i sat). Premda ovakav postupak može izgledati kao dodatno kompliciranje procedure ispitivanja tahografa, ne treba zaboraviti i da neke druge propisane djelatnosti, u svrhu zaštite korektnih djelatnika ali i u svrhu osiguravanja propisanih	Prihvaćen	Propisat će se obveza uvođenja sustava za snimanje vozila (fotografijom) koji će zabilježiti fotografiju vozila pri obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici, a koji će pridonijeti zakonitom obavljanju poslova radionice s obzirom na odredbu da se poslovi radionice smiju obavljati isključivo na adresi radionice navedenoj u rješenju.

			procedura, imaju obvezu fotografiranja vozila prilikom obavljanja takvih ispitivanja – npr. tehnički pregled vozila. Za kraj, svjesni smo da ovakva procedura neće u potpunosti onemogućiti sve slučajeve nekorektnog rada u radionicama za tahografe (kao niti bilo koja druga tehnologija) ali će riješiti vrlo veliki broj takvih slučajeva.		
15	TAHOGRAPH D.O.O. ZA PROIZVODNJU, USLUGE I TRGOVINU	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Na ovaj predloženi način (novi stavak 2) svaka radionica će obavljati ispitivanja samo onih marki tahografa za koje je osposobljena, za koje ima opremu, znanje i za koje je u svom radu podržana od strane ugovornog distributera za ovo područje.	Nije prihvaćen	Smisao i svrha zakonske odredbe o postojanju uređenog odnosa radionice s proizvođačem tahografa ili s ovlaštenim zastupnikom proizvođača je postojanje uske veze između radionice i proizvođača, odnosno ovlaštenog zastupnika tahografa kako bi se prvenstveno osigurala tehnička podrška vezana za tahografe, osiguralo praćenje svih aktualnosti vezano za tahografe, noviteti u području tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici, a što distributer zbog naravi navedenih obaveza ne može osigurati
16	TAHOGRAPH D.O.O. ZA PROIZVODNJU, USLUGE I TRGOVINU	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Predlaže se brisati predloženi tekst stavka 2. i napisati slijedeći: „Za obavljanje pregleda i ispitivanja analognih, digitalnih i pametnih tahografa određene marke, podnositelj zahtjeva mora na odgovarajući način imati uređen odnos s jednim od proizvođača analognih, digitalnih i pametnih tahografa ili njegovim ugovornim distributerom za područje Republike Hrvatske.“	Nije prihvaćen	Smisao i svrha zakonske odredbe o postojanju uređenog odnosa radionice s proizvođačem tahografa ili s ovlaštenim zastupnikom proizvođača je postojanje uske veze između radionice i proizvođača, odnosno ovlaštenog zastupnika tahografa kako bi se prvenstveno osigurala tehnička podrška vezana za tahografe, osiguralo praćenje svih aktualnosti vezano za tahografe, noviteti u području tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici, a što distributer zbog naravi navedenih obaveza ne može osigurati. Kako bi mogao osigurati navedeno, predstavnik proizvođača mora imati sjedište na području Europske unije.
17	TAHOGRAPH D.O.O. ZA PROIZVODNJU, USLUGE I TRGOVINU	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I	Proizvođači tahografa nemaju svoje ovlaštene zastupnike koji ga mogu zastupati, već samo ugovorne distributere s kojima imaju potpisane ugovore za distribuciju njihovih proizvoda,	Nije prihvaćen	Naime, odredba koja propisuje uređeni odnos s ovlaštenim zastupnikom proizvođača odnosi se isključivo na ovlast pravne osobe koju joj je dao

		UREDAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	ispitne opreme, znanja, programa, edukacije i tehničke dokumentacije na određenom geografskom području koja se definiraju u ugovoru. Veliki proizvođači imaju svoje pravne odjele i samo oni sami sebe mogu zastupati. Proizvođač tahografa (ili bilo kojeg drugog proizvoda) može imati jednog ili više nacionalnih/regionalnih distributera za određena područja. Na velikim tržištima (npr. Bugarska, Grčka, Poljska itd.) mogu paralelno egzistirati više distributera, dok na manjem tržištu ili čak na više manjih nacionalnih tržišta može egzistirati jedan regionalni distributer. Uvođenjem bilo kojeg distributera (ili „ovlaštenog zastupnika“ kako se to u tekstu predlaže) s područja EU nije realno i nema smisla jer nitko osim ugovornog distributera za područje Republike Hrvatske nema ugovorom definirano područje Republike Hrvatske kao države. Trgovina robom se može i obavlja se bez bilo kakvih ograničenja ali distribucija tehničkih novina, znanja, tehničke dokumentacije, odgovarajućih softverskih rješenja, obveza nadogradnje softvera tahografa, obveza održavanja edukativnih seminara, organizacija lokalne servisne mreže itd. je potpuno besmislena za nekog drugog ugovornog distributera ako nije s ovog područja. Osim toga bilo kakav ugovorni odnos hrvatske radionice s nekim stranim distributerom traži od njega poznavanje naših nacionalnih propisa, lokalizaciju odnosa s hrvatskom radionicom, poznavanje jezika pa na kraju i dolazak na ovo područje u trenutku bilo kakve provjere – npr. otvaranje nove radionice ili produljenje rješenja za rad postojeće radionice. Smisao postojanja lokalnih distributera je upravo u tome da se lokalizira rad domaćih radionica te da iste djeluju s distributerom koji djeluje na lokalnom području. Dozvoljavanjem radionici da sklapa ugovore s bilo kojim distributerom u EU je samo forma bez sadržaja koja će predstavljati snižavanje kriterija rada hrvatskih radionica, tim više što se i u uvodnim dijelovima Uredbe svugdje govori kako svaka država članica mora samostalno urediti ove odnose	proizvođač tahografa u cilju da pruži tehničku podršku vezanu za tahografe, osigura praćenje svih aktualnosti vezano za tahografe, kao i novitete u području tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici.
--	--	---	---	--

18	TAHOGRAPH D.O.O. ZA PROIZVODNJU, USLUGE I TRGOVINU	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Predlaže se da se riječi „ovlaštenim zastupnikom proizvođača sa sjedištem na području Europske unije“ zamjene riječima „ugovornim distributerom za područje Republike Hrvatske“.	Nije prihvaćen	aktualnosti i noviteta u području tehnologije, alata, programskih rješenja, znanja, a i svih drugih informacija koje bi mogle pridonijeti što kvalitetnijem obavljanju zakonom povjerenih poslova radionici sa zastupnikom proizvođača koji ima sjedište u Europskoj uniji, a ne isključivo na području Republike Hrvatske.
19	MARIO ŠTEFANAC	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Kao poduzeće koje se više od 35 godina bavi ugradnjom, popravicima i ispitivanjem tahografa te koje godišnje obavi više tisuća ovjera u vlastitim ovlaštenim radionicama, a pritom nikada nije imalo prijavu za nezakonit rad, ovim putem iznosimo primjedbu i prijedloge na predložene izmjene Zakona. 1. Uklanjanje obveze posjedovanja kanala kao uvjeta za izdavanje dozvole radionici Prijedlog: Iz Zakona je potrebno izbaciti kanal kao obavezan uvjet za izdavanje dozvole radionici. Obrazloženje: Kanal nije nužan za ispitivanje tahografa. Direktive Europske unije propisuju da se pri ovjeri tahografa plombira impulsni davač na šasiji vozila, a u velikoj većini vozila taj je element lako dostupan bez potrebe za kanalom. Oko 90 % ovjere provodi se iz kabine vozila. Za vozila kod kojih je nužan kanal, navoz ili dizalica, radionica koja ne raspolaže takvom opremom ionako neće pristupiti ovjeri. Budući da su sve radionice do sada imale kanal samo zato što je to zahtijevao zakon, smatramo da takav uvjet više nema opravdanu svrhu. 2. Primjedba na predloženi članak o obvezi ishođenja raznih dozvola i akata Predlaže se uvođenje članka kojim se propisuje da je: "Radionica dužna sukladno posebnim propisima, za sve zahvate u prostoru i za objekte koje koristi za obavljanje poslova iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona, ishoditi dozvole, suglasnosti i druge akte potrebne za njihovu zakonitu uporabu i korištenje." Smatramo da je ovaj članak	Nije prihvaćen	S obzirom da se poslovi radionice odnose na sva vozila za koja postoji obveza ugradnje tahografa, stupne dizalice i navozi ne mogu osigurati rad na svim tim vozilima, s obzirom na njihovu masu, duljinu i broj osovina. Stoga kanal kao uvjet ispunjavanja zakonom povjerenih poslova radionica je nužan. Nadalje, svaki zahvat u prostoru mora biti zakonit, te svi objekti i građevine koje radionica korsiti moraju biti u skladu s propisima koji uređuju navedeno područje ovisno o kojoj građevini odnosno objektu se radi, a sve kako bi se osigurala njihova zakonita uporaba i korištenje. Uvjeti propisani zakonom detaljnije se razrađuju podzakonskim aktom.

nepotreban, jer sve navedeno već je jasno i potpuno regulirano nizom drugih zakona koji uređuju gradnju, uporabu prostora i sigurnost rada. Uvođenjem ovakvog članka otvara se prostor različitim tumačenjima od strane inspektora i službenika, što može dovesti do neravnopravnog postupanja među radionicama.

Ako se zakonodavac želi dodatno urediti to područje, tada je potrebno propisati konkretan i jasan popis dokumentacije koju radionica mora priložiti: npr. uporabna dozvola, građevinska dozvola, rješenja, atesti i sl.

Ako se zadržava uvjet o kanalu, tada je potrebno precizno propisati dimenzije kanala, tehničke uvjete koje mora zadovoljavati, te jasno navesti može li se kanal zamijeniti navozom ili dizalicom s atestiranom opremom. Napominjemo da takva oprema i dalje nije nužna za veliki dio ovjera i stvarala bi nepotreban teret.

3. Posljedice predloženog članka na rad radionica

Ukoliko se ovakav prijedlog izmjene prihvati, mnoge će radionice u Republici Hrvatskoj pri ponovnom podnošenju zahtjeva biti dovedene u situaciju da ne mogu zadovoljiti nejasno definiran uvjet te će se naći pred zatvaranjem. Ne vjerujemo da je cilj Ministarstva zatvaranje radionica koje uredno, stručno i zakonito obavljaju svoju djelatnost i čine važan dio sustava ispitivanja tahografa.

4. Sukladnost i jednak tretman svih radionica

Predloženi članak mogao bi pogodovati pojedinim radionicama, slično kao što se dogodilo s člankom prema kojem je radionica morala imati ugovor s proizvođačem tahografa u RH. Taj je članak prouzročio zatvaranje dijela radionica, pad konkurentnosti, te pokretanje predmeta pred AZTN-om i DORH-om. Kako se sada predlaže izmjena tog članka, jasno je da je njegova primjena u prošlosti stvorila probleme na tržištu.

Stoga smatramo da novi pronisi

		trebaju biti nedvosmisleni, jasni, konkretni i jednako primjenjivi na sve. Ministarstvo treba propisati jasna pravila rada, popis potrebne dokumentacije i uvjeta, te jasne sankcije ako se ti uvjeti ne poštuju — ali bez stvaranja nepotrebnih prepreka i troškova. Zaključak i prijedlog: Predlažemo da se sporni članak: "Radionica je dužna sukladno posebnim propisima... ishoditi dozvole, suglasnosti i druge akte..." ne uvrsti u izmjene i dopune zakona, te da se uvjet posjedovanja kanala ukloni iz Zakona. S poštovanjem, Urar d.o.o. ing. prom. Mario Štefanac	
--	--	---	--

20	MARIO ŠTEFANAC	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.	Tekst prijedloga zakona: “Radionica mora imati sve potrebne dozvole i suglasnosti za prostor i objekte koje koristi za obavljanje djelatnosti.” Prijedlog izmjene / dopune teksta: Predlaže se da se članak dopuni riječima: “...ili druge odgovarajuće dokaze o legalnom i sigurnom korištenju prostora (uključujući montažne, kontejnerske i druge tipske objekte koji ispunjavaju tehničke uvjete za obavljanje djelatnosti).” Obrazloženje: Velik broj ovlaštenih radionica za tahografe i srodne djelatnosti u Republici Hrvatskoj djeluje u specijaliziranim kontejnerskim objektima postavljenima na privatnim parcelama, s ugovorom o korištenju zemljišta, priključcima i tehničkim uvjetima za obavljanje djelatnosti (struja, ventilacija, mjerni zid, sigurnost rada). Takvi objekti u pravilu ne posjeduju klasičnu uporabnu dozvolu, jer se radi o montažnim ili privremenim objektima koji prema Zakonu o gradnji ne zahtijevaju građevinsku dozvolu, ali su u potpunosti sigurni, funkcionalni i zakonito postavljeni. Zbog toga se predlaže da se navedena odredba tumači i primjenjuje funkcionalno, a ne formalno, te da se izrijekom u tekstu omogući korištenje montažnih i kontejnerskih objekata koji ispunjavaju sve tehničke i sigurnosne uvjete, uz odgovarajuće dokaze (ugovor o zemljištu, izjava o tehničkoj ispravnosti, potvrda općine i sl.). Time bi se: izbjeglo neopravdano onemogućavanje rada postojećih legalnih radionica, očuvala tržišna konkurentnost i ravnopravnost te se postigao stvarni cilj zakona – sigurnost i zakonitost prostora u kojem se obavljaju radionički poslovi.	Nije prihvaćen	Svaki zahvat u prostoru mora biti zakonit, te svi objekti i građevine koje radionica korsiti moraju biti u skladu s propisima koji uređuju navedeno područje ovisno o kojoj građevini odnosno objektu se radi, a sve kako bi se osigurala njihova zakonita uporaba i korištenje.
----	----------------	--	--	----------------	--

21	TAHOGRAPH D.O.O. ZA PROIZVODNJU, USLUGE I TRGOVINU	PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 10.	Predloženi stavak 4. je u praksi neprovediv! Ovlašteni tehničar ne može „odmah zastati s radom“ i bezuvjetno čekati dok se ne pojavi inspektor. Ovlašteni tehničar nije ovlaštena osoba (poput policije ili inspektora) koja bi mogla neograničeno dugo zadržavati vozilo i vozača dok ne dođe inspektor. Ova situacija bi mogla dovesti do svađa pa čak i fizičkih obračuna kada bi je tehničar doslovno primjenjivao. Tehničar, ako uoči bilo kakvu manipulaciju na tahografu, to treba zapisati u SOTAH (kao i sada), a inspektori nakon toga mogu provjeravati kod tehničara što je točno uočio te mogu posjetiti tog prijevoznika u svojim izvanrednim nadzorima.	Nije prihvaćen	Ukoliko tehničar prilikom obavljanja zakonom dodijeljenih poslova uoči moguću manipulaciju na vozilu, dužan je odmah zastati s radom, obavijestiti vođača radionice koji je dužan o istom obavijestiti nadležnu Inspekciju i pričekati do dolaska nadležnog inspektora. Navedeno ne podrazumijeva i dužnost zadržavanja vozila ni osoba, već isključivo na obvezu prestanka obavljanja daljnjih radnji na vozilu.
----	--	---	---	----------------	---

IZJAVA O USKLAĐENOSTI PRIJEDLOGA PROPISA S PRAVNOM STEČEVINOM EUROPSKE UNIJE

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu

2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

3. Veza s Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije

Predviđeno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2026. godinu.

Rok: I. kvartal 2026.

4. Preuzimanje odnosno provedba pravne stečevine Europske unije

a) Odredbe primarnih izvora prava Europske unije

Ugovor o funkcioniranju Europske unije
članak/članci čl.91. st.1

b) Sekundarni izvori prava Europske unije

Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.2020.)

32020R1054

c) Ostali izvori prava Europske unije

-

5. Prilog:

-

Potpis EU koordinatora stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat

ŽARKO TUŠEK

Državni tajnik



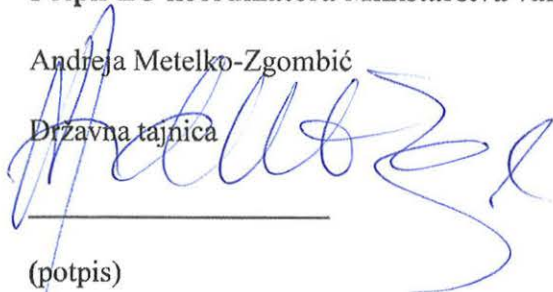
(potpis)



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

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica



(potpis)



27
32