



HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-02/26-01/64

URBROJ: 65-26-2

Zagreb, 26. lipnja 2026.

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA
RADNIH TIJELA**

Na temelju članaka 178. i 192. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 26. lipnja 2026. godine uz prijedlog da se sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora predloženi Zakon donese po hitnom postupku.

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila 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: 022-03/26-01/30
URBROJ: 50301-27/15-26-4

Zagreb, 26. lipnja 2026.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

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

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. - pročišćeni tekst i 5/14. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172., 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 123/20. i 86/23. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

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

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



PREDSJEDNIK

mr. sc. Andrej Plenković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

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

Zagreb, lipanj 2026.

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

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

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

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

a) Ocjena stanja

Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. - Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 114/22. i 136/24.; u daljnjem tekstu: Zakon) određuju se uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovoga Zakona.

Trenutno stanje u cestovnom prijevozu putnika u Republici Hrvatskoj pokazuje potrebu za hitnom regulacijom, osobito u području autotaksi prijevoza. Naime, ubrzanim razvojem i sve većim korištenjem elektroničkih aplikacija za naručivanje usluge autotaksi prijevoza nužno je jasno definirati uvjete pod kojima se takav prijevoz putnika obavlja, poput propisivanja obveze da putniku prije ulaska u vozilo budu unaprijed vidljiva maksimalna cijena i planirana ruta putovanja, a sve u svrhu osiguravanja transparentnosti poslovanja, zaštite krajnjeg korisnika i pravne sigurnosti prijevoznika.

Nadalje, jedan od ključnih razloga za donošenje Zakona je i omogućavanje profesionalnog i zakonitog obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza putnika, koje bi se postiglo jednostavnijim i bržim postupkom provjere potrebnih kvalifikacija kod podnošenja zahtjeva za izdavanje kartice autotaksi vozača kao i naknadnom kontinuiranom provjerom valjanosti iste. Također, propisivanjem načina određivanja cijena autotaksi usluga i elemenata cjenika zaštitio bi se ekonomski interes korisnika i spriječila mogućnost nekontroliranog i neopravdanog rasta cijena usluga autotaksi prijevoza putnika.

b) Osnovna pitanja koja se uređuju predloženim zakonom

Prijedlogom zakona uređuje se definicija autotaksi prijevoza i domaćeg prijevoznika, utvrđuju se elementi cjenika, način određivanja cijena autotaksi usluge, te ovlast kojom se Agenciji za komercijalnu djelatnost osigurava uvid u evidenciju ministarstva nadležnog za unutarnje poslove u svrhu utvrđivanja važenja vozačke dozvole tijekom postupka provjeravanja ispunjavanja uvjeta za izdavanje kartice autotaksi vozača, kao i tijekom naknadne kontinuirane provjere ispunjavanja uvjeta na osnovi kojih je kartica izdana. Proširena je provjera ispunjavanja uvjeta dobrog ugleda za autotaksi vozača i na zaštitnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilom izrečenoj u prekršajnom postupku, zatim propisan je način pružanja usluge

autotaksi prijevoza putnika putem elektroničke aplikacije, te prekršajna odgovornost autotaksi prijevoznika i sankcije za kršenje propisanih obveza.

Propisuje se pravna osnova za uvođenje označavanja vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi prijevoz, sukladno posebnom propisu, zatim ovlast provedbe nadzora nad ispunjavanjem posebnih uvjeta vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, pored inspekcije cestovnog prometa ministarstva nadležnog za promet, i drugim tijelima ovlaštenima za nadzor obavljanja autotaksi djelatnosti, poput službenika ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i carinske uprave te komunalnih i/ili prometnih redara jedinice lokalne samouprave, kao i ovlast navedenim tijelima da prilikom obavljanja nadzora autotaksi prijevoza putnika i utvrđenih nepravilnosti poduzmu odgovarajuće mjere sukladno odredbama prekršajnog postupka.

Jedinicama lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba utvrđena je obveza izdavanja dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz, kao i obveza javne objave svih izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz.

c) Posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći

Donošenjem ovog Zakona uspostaviti će se standardizacija i veća transparentnost autotaksi prijevoza. Propisivanjem obveze isticanja maksimalne cijene autotaksi usluge kod korištenja aplikacije, usluga će biti predvidljiva i transparentna, posljedično će stvoriti sigurnost i povjerenje krajnjeg korisnika u ovu vrstu djelatnosti prijevoza putnika. Time se osigurava poslovanje svih prijevoznika pod usporedivim uvjetima te se sprječava nekontrolirani rast cijena i zlouporaba u naplati autotaksi usluga.

Također, uspostaviti će se pojednostavljen i kontroliran sustav izdavanja kartica autotaksi vozača i dozvola po vozilu, kontinuirani nadzor i sankcije za nepoštivanje propisanih uvjeta i usklađivanje elektroničkih aplikacija sa zakonskim uvjetima.

III. OCJENA I IZVORI SREDSTAVA POTREBNIH ZA PROVOĐENJE ZAKONA

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

IV. OBRAZLOŽENJE PRIJEDLOGA ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Donošenje ovoga Zakona predlaže se po hitnom postupku sukladno člancima 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 123/20. i 86/23.– Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) kako bi se uspostavio jasan pravni okvir za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu.

S obzirom na to da je djelatnost autotaksi prijevoza putnika dinamična, podložna promjenama, svaka odgoda donošenja jasnih propisa rezultira daljnjim produbljivanjem problema i negativnim posljedicama, od netransparentnosti, preko nejednakih uvjeta pružanja autotaksi

usluga do nezadovoljstva krajnjih korisnika. Stoga je donošenje Zakona po hitnom postupku opravdano iz razloga pravodobnog i učinkovitog odgovora na postojeću potrebu za uređenjem djelatnosti autotaksi prijevoza putnika, kako bi se otklonile nejasnoće, propisao način određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza, te povećala sigurnost cestovnog prijevoza, transparentnost pružanja autotaksi usluga, te pravodobno zaštitila prava krajnjih korisnika.

Europska komisija je Pismom službene obavijesti od 4. lipnja 2026. ukazala pozornost na nepravilno prenesenu odredbu članka 2. stavak 1. Direktive (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (SL L 137, 16. 5. 2022.), u nacionalno zakonodavstvo, odnosno u odredbu članka 78. Zakona slijedom čega je potrebno pristupiti izmjenama navedene odredbe Zakona na način kojim se prijevoznicima s poslovnim nastanom u drugim državama članicama dopušta korištenje unajmljenih vozila za obavljanje prijevoza tereta za prijevoz između država članica i na području Republike Hrvatske prilikom obavljanja javnog i prijevoza za vlastite potrebe.

Shodno navedenom, u svrhu pravodobne zaštite prava korisnika usluga autotaksi prijevoza i osiguranja sigurnosti cestovnog prijevoza, te usklađenja propisa s pravnom stečevinom Europske unije predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku.

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

Članak 1.

U Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine", br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. - Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 114/22. i 136/24., u daljnjem tekstu: Zakon) u članku 2. stavku 2. točka 1. briše se.

Iza dosadašnje točke 2. koja postaje točka 1. briše se točka i dodaje se točka 2. koja glasi:

„2. Direktiva (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika (kodificirani tekst) (Tekst značajan za EGP) (SL L 330, 23. 12. 2022.).“.

Članak 2.

U članku 4. stavku 1. točka 1. mijenja se i glasi:

„1. autotaksi prijevoz je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ako se jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na jednom ili više mjesta, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom ili neposredno kod vozača ako se koristi taksimetar ili elektronička aplikacija taksimetar ili putem elektroničke aplikacije iz koje su putniku unaprijed vidljiva maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima i koja nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika“.

Točka 7. mijenja se i glasi:

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

U točki 17. iza riječi: „opterećenja“ dodaju se zarez i riječi: „te iznimno prijevoz djeljivog tereta ako su ispunjeni uvjeti određeni propisom kojim se uređuje način obavljanja izvanrednog prijevoza“.

Članak 3.

U članku 12.b stavku 2. točka 1. mijenja se i glasi:

„1. posjeduje važeću vozačku dozvolu B kategorije te je stekao početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B-kategorije“.

U stavku 3. podstavku 3. iza riječi: „zatvora“ briše se točka i dodaje se podstavak 4. koji glasi:

„- je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom.“.

Stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Dobar ugled iz stavka 2. točke 3. ovoga članka za autotaksi vozača dokazuje se izvodom iz kaznene i prekršajne evidencije koje po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu.“.

Iza stavka 4. dodaje se novi stavak 5. koji glasi:

„(5) Podatak o važenju vozačke dozvole iz stavka 2. točke 1. ovoga članka AKD po službenoj dužnosti pribavlja iz Evidencije vozača ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.“.

Dosadašnji stavak 5. postaje stavak 6.

U dosadašnjem stavku 6. koji postaje stavak 7. iza riječi: „rehabilitacija“ briše se zarez te se dodaju riječi: „, i zakonu kojim se uređuju prekršaji i prekršajnopravne sankcije,“.

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

„(8) Okolnost važenja vozačke dozvole iz stavka 2. točke 1. ovoga članka AKD provjerava u evidenciji ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, kontinuirano tijekom cijele godine, te će rješenjem ukinuti karticu autotaksi vozača ako autotaksi vozač prestane ispunjavati uvjet na osnovi kojeg je kartica izdana, o čemu obavještava poslodavca vozača.“.

Dosadašnji stavak 7. postaje stavak 9.

Dosadašnji stavak 8. koji postaje stavak 10. mijenja se i glasi:

„(10) Kartica autotaksi vozača sadržava QR kod kojim se provjerava valjanost kartice i drugi podaci koji se odnose na autotaksi vozača te putem kojeg je prijevoznik dužan kontinuirano provjeravati valjanost kartice vozača.“.

Dosadašnji stavak 9. postaje stavak 11.

U dosadašnjem stavku 10. koji postaje stavak 12. riječi: „stavka 8.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 9.“.

Članak 4.

U članku 12.c iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi:

„(2) Podatke potrebne za vođenje Registra profesionalnih vozača iz stavka 1. ovoga članka AKD po službenoj dužnosti pribavlja iz evidencija koje vodi ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, ministarstvo nadležno za promet i evidencija koje vode druga tijela.“.

Dosadašnji stavci 2. do 4. postaju stavci 3. do 5.

Članak 5.

U članku 13. stavku 1. riječ: „starost,“ briše se.

Iza stavka 2. dodaje se novi stavak 3. koji glasi:

„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz označavaju se registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila sukladno posebnom propisu.“.

U dosadašnjem stavku 3. koji postaje stavak 4. riječi: „stavka 1.“ zamjenjuju se riječima: „stavaka 1. i 2.“.

U dosadašnjem stavku 4. koji postaje stavak 5. riječi: „stavka 3.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 4“.

Dosadašnji stavak 5. koji postaje stavak 6. mijenja se i glasi:

„(6) Inspeksijski nadzor nad ispunjavanjem uvjeta iz stavaka 1., 2. i 3. ovoga članka obavlja inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, a nadzor nad ispunjavanjem uvjeta iz stavaka 2. i 3. ovoga članka obavljaju i druga tijela ovlaštena za nadzor obavljanja autotaksi djelatnosti sukladno odredbama ovoga Zakona.“.

U dosadašnjem stavku 6. koji postaje stavak 7. riječi: „stavka 1.“ zamjenjuju se riječima: „stavaka 1. i 2.“.

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

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

„(9) Ministar pravilnikom propisuje izgled, uređaje i opremu vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i cestovnog prijevoza za vlastite potrebe, izgled vanjskih oznaka i uređaje vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, provjeru ispunjavanja uvjeta za izdavanje kartice autotaksi vozača, sadržaj i obrazac kartice, način isticanja kartice u vozilu, elemente cjenika i to cijenu po prijeđenom kilometru, cijenu starta, cijenu po minuti vožnje i cijenu čekanja, način određivanja cijena autotaksi usluge, izgled vanjskih oznaka vozila kojima se obavlja potpuno automatizirani cestovni prijevoz putnika, način i postupak provedbe testiranja pružanja usluge prijevoza potpuno automatiziranim vozilom.“.

Članak 6.

U članku 14. stavku 9. riječi: „članka 13. stavka 8.“ zamjenjuju se riječima: „članka 13. stavka 9.“.

Članak 7.

U članku 24. stavku 2. riječi: „stavka 7.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 8.“.

Članak 8.

U članku 33. stavku 6. iza riječi: „redova“ briše se točka te se dodaju riječi: „te je izdana dozvola za međuzupanijski linijski prijevoz putnika.“.

Članak 9.

U članku 47. stavku 4. iza riječi: „obrtniku“ dodaju se riječi: „za svako pojedino vozilo kojim se, na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koje se dozvola izdaje, planira obavljati autotaksi prijevoz putnika, a“.

U stavku 9. iza riječi: „dozvolama“ zarez se zamjenjuje točkom, a riječi: „a koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.“ brišu se.

U stavku 13. riječi: „15 dana“ zamjenjuju se riječima: „30 dana“.

U stavku 14. riječi: „15 dana“ zamjenjuju se riječima: „30 dana“.

Stavak 21. mijenja se i glasi:

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

Iza stavka 21. dodaje se novi stavak 22. koji glasi:

„(22) Izdavatelji dozvola dužni su na mrežnim stranicama jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba javno objaviti sve izdane dozvole za autotaksi prijevoz putnika te podatke o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz.“.

Dosadašnji stavak 22. postaje stavak 23.

Dosadašnji stavak 23. koji postaje stavak 24. mijenja se i glasi:

„(24) U obavljanju nadzora iz stavka 23. ovoga članka komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave, službenici ministarstva nadležnog za unutarne poslove i Carinske uprave imaju ovlast pregleda dokumentacije, licencija, dozvola, vozila i vozača te u slučaju utvrđenih nepravilnosti ovlast poduzimanja odgovarajućih mjera sukladno odredbama zakona kojim se uređuje prekršajni postupak.“.

Dosadašnji stavak 24. briše se.

U stavku 25. riječi: „stavka 7.“ zamjenjuje se riječima: „stavka 9.“.

Članak 10.

U članku 48. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Cjenik autotaksi prijevoza iz stavka 2. ovoga članka samostalno utvrđuje prijevoznik, a koji mora biti u skladu s načinom određivanja cijena autotaksi usluga propisanog pravilnikom iz članka 13. stavka 9. ovoga Zakona.“.

Stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem elektroničke aplikacije, putniku prije ulaska u vozilo, na vlastitom uređaju moraju unaprijed biti vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja.“

Iza stavka 4. dodaju se stavci 5. do 7. koji glase:

„(5) Potvrdom narudžbe u elektroničkoj aplikaciji putnik prihvaća uvjete po kojima će usluga prijevoza biti izvršena.

(6) Elektronička aplikacija putem koje prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika mora biti uključena u vozilu za cijelo vrijeme pružanja usluge.

(7) Prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika, dužni su putniku za izvršenu uslugu autotaksi prijevoza izdati račun koji mora sadržavati elemente cjenika propisane pravilnikom iz članka 13. stavka 9. ovoga Zakona.“

Članak 11.

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

„(1) Potrebu i način obavljanja posebnog oblika prijevoza putnika cestovnim vlakom, zaprežnim vozilom ili nekim drugim cestovnim vozilom određuje nadležno upravno tijelo za promet u jedinici lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu.“

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

„(2) Nadležno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba dužno je rješenjem odlučiti o zahtjevu za obavljanje posebnog oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu.“

U dosadašnjem stavku 2. koji postaje stavak 3. riječi: „stavka 1.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 2.“

U dosadašnjem stavku 3. koji postaje stavak 4. riječi: „stavka 1.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 2.“

Dosadašnji stavak 4. postaje stavak 5.

U dosadašnjem stavku 5. koji postaje stavak 6. riječi: „stavka 4.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 5.“, a iza riječi: „prometu“ riječi: „ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika“ brišu se.

Članak 12.

Članak 78. mijenja se i glasi:

„(1) Na teritoriju Republike Hrvatske dozvoljeno je korištenje vozila koja su unajmili prijevoznici koji imaju poslovni nastan u drugoj državi članici, pod uvjetom da:

- je unajmljeno vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima bilo koje države članice i, ako je primjenjivo, koristi se u skladu s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i Uredbom (EZ) br. 1072/2009
- se ugovor odnosi samo na najam vozila bez vozača i nije mu priložen ugovor o djelu sklopljen s istom tvrtkom koji se odnosi na vozačko i pomoćno osoblje
- vozilo u najmu koristi samo najmoprimac za vrijeme trajanja ugovora o najmu i
- unajmljenim vozilom upravlja samo vozač zaposlen kod najmoprimca ili najmoprimac osobno.

(2) Ispunjavanje uvjeta iz stavka 1. ovoga članka dokazuje se predloženjem sljedećih dokumenata, u papirnatom ili elektroničkom obliku:

- ugovorom o najmu ili ovjerenom preslikom ugovora o najmu u kojem su, među ostalim, navedeni podaci o najmodavcu i najmoprimcu, datum sklapanja ugovora, trajanje ugovora te podaci o vozilu ili
- u slučaju kada vozač nije najmoprimac, u vozilu se mora nalaziti ugovor o radu ili ovjerena preslika ugovora o radu u kojem su navedeni podaci o najmoprimcu i vozaču, datum sklapanja ugovora o radu, rok trajanja ugovora o radu ili posljednji obračunski platni listić ili obrazac prijave vozača na zdravstveno i mirovinsko osiguranje.

(3) Dokazi o ispunjavanju uvjeta iz stavka 2. ovoga članka moraju se nalaziti u vozilu i vozač ih je u slučaju kontrole dužan pokazati osobi ovlaštenoj za nadzor.

(4) Dokumenti iz stavka 2. ovoga članka mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentima koje izdaje nadležno tijelo države članice.”

Članak 13.

U članku 78. a stavak 4. briše se.

Članak 14.

U članku 111. stavku 1. podstavak 2. briše se.

Dosadašnji podstavak 3. postaje podstavak 2.

U dosadašnjem podstavku 4. koji postaje podstavak 3. riječi: „članak 32. stavak 4.“ zamjenjuju se riječima: „članak 32. stavak 3.“.

Dosadašnji podstavci 5. do 20. postaju podstavci 4. do 19.

Članak 15.

U članku 112. stavku 1. podstavku 3. riječi: “članka 13. stavka 1. ovoga Zakona (članak 13. stavak 6.)” zamjenjuju se riječima: “članka 13. stavaka 1. i 2. ovoga Zakona (članak 13. stavak 7.)”.

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

„(4) Za prekršaj iz stavka 1. podstavka 3. ovoga članka vozaču koji obavlja autotaksi prijevoz rješenjem će se oduzeti kartica autotaksi vozača na rok od godinu dana od dana izvršnosti rješenja.“.

Članak 16.

U članku 113. stavku 1. podstavak 1. briše se.

U dosadašnjem podstavku 2. koji postaje podstavak 1. riječi: „članka 13. stavka 8. ovoga Zakona (članak 13. stavak 7.)“ zamjenjuju se riječima: „članka 13. stavka 9. ovoga Zakona (članak 13. stavak 8.)“.

Iza dosadašnjeg podstavka 2. koji postaje podstavak 1. dodaje se novi podstavak 2. koji glasi:

“- ako domaći prijevoznik započne obavljati prijevoz vozilima za koja nema izvod iz licencije ili ako autotaksi prijevoznik započne obavljati autotaksi prijevoz vozilima koja nisu upisana u evidenciju iz članka 14. stavka 8. ovoga Zakona (članak 24. stavak 2.)”.

Podstavci 13. do 16. brišu se.

Dosadašnji podstavci 17. do 22. postaju podstavci 13. do 18.

Iza dosadašnjeg podstavka 23. koji postaje podstavak 19. dodaje se novi podstavak 20. koji glasi:

„- ako prijevoznik koji obavlja povremeni prijevoz u međunarodnom cestovnom prometu nema u vozilu pravilno popunjeni putni list (članak 72. stavak 1.)”.

Dosadašnji podstavci 24. do 29. postaju podstavci 21. do 26.

Članak 17.

U članku 114. stavku 1. podstavak 1. mijenja se i glasi:

„- ako vozač autotaksi vozila nema valjanu karticu autotaksi vozača i koja za vrijeme vožnje nije istaknuta u vozilu na način propisan pravilnikom iz članka 13. stavka 9. ovoga Zakona (članak 12.b stavak 1.)“.

Članak 18.

U članku 115. stavku 1. iza podstavka 7. dodaju se novi podstavci 8. do 13. koji glase:

„- ako prijevoznik ukrcava putnika i započne prijevoz na području jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba za koju nema dozvolu (članak 48. stavak 1.)

- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika putem taksimetra, a da u vozilu za vrijeme pružanja usluge nema uključen taksimetar i ako na vidljivom mjestu u vozilu nema istaknut cjenik (članak 48. stavak 2.)

- ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem elektroničke aplikacije, a da putniku prije ulaska u vozilo, na vlastitom uređaju nisu unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja (članak 48. stavak 4.)

-ako prijevoznik mijenja uvjete pružanja usluge prijevoza koje je putnik prihvatio potvrdom narudžbe u elektroničkoj aplikaciji (članak 48. stavak 5.)

- ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem elektroničke aplikacije, a da u vozilu nema uključenu elektroničku aplikaciju za cijelo vrijeme pružanja usluge (članak 48. stavak 6.)

- ako strani prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske suprotno odredbama međunarodnog ugovora (članak 49.)”.

U dosadašnjem podstavku 8. koji postaje podstavak 14. riječi: „članak 51. stavak 4.“ zamjenjuje se riječima: „članak 51. stavak 5.“.

U dosadašnjem podstavku 9. koji postaje podstavak 15. riječi: „članak 51. stavak 5.“ zamjenjuje se riječima: „članak 51. stavak 6.“.

Dosadašnji podstavci 10. do 15. postaju podstavci 16. do 21.

Dosadašnji podstavci 16. i 17. koji postaju podstavci 22. i 23. mijenjaju se i glase:

„ – ako strani prijevoznik obavlja prijevoz tereta u Republiku Hrvatsku, iz Republike Hrvatske ili u tranzitu kroz Republiku Hrvatsku bez dozvole (članak 87. stavak 1.)

– ako strani prijevoznik za vrijeme vožnje na teritoriju Republike Hrvatske u vozilu nema dozvolu za prijevoz tereta i dozvola nije pravilno popunjena (članak 87. stavak 5.)“.

Dosadašnji podstavci 18. do 34. postaju podstavci 24. do 40.

Iza stavka 4. dodaje se stavak 5. koji glasi:

“(5) Za prekršaje iz stavka 1. podstavka 9., 11. i 12. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila novčanom kaznom u iznosu od 130,00 do 260,00 eura.”.

Članak 19.

U članku 116. stavku 1. podstavku 1. riječi: „stavak 4.“ zamjenjuju se riječima: „stavak 5.“.

Iza podstavka 3. dodaju se novi podstavci 4. i 5. koji glase:

„- ako prijevoznik dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema valjanu karticu autotaksi vozača (članak 12.b stavak 11.)

- ako vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz nije označeno registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila (članak 13. stavak 3.)”.

Dosadašnji podstavci 4. do 12. postaju podstavci 6. do 14.

Iza dosadašnjeg podstavka 13. koji postaje podstavak 15. dodaju se novi podstavci 16. i 17. koji glase:

“- ako prijevoznik utvrdi cjenik autotaksi prijevoza koji nije u skladu s načinom određivanja cijena autotaksi usluga propisanog pravilnikom iz članka 13. stavka 9. ovoga Zakona (članak 48. stavak 3.)

- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika, a da putniku za izvršenu uslugu autotaksi prijevoza nije izdao račun koji sadrži elemente cjenika propisane pravilnikom iz članka 13. stavka 9. ovoga Zakona (članak 48. stavak 7.)“.

Iza dosadašnjeg podstavka 14. koji postaje podstavak 18. dodaje se novi podstavak 19. koji glasi:

„- ako prijevoznik Europske unije ne obavlja kabotažu na području Republike Hrvatske sukladno odredbama članka 33. stavka 6. ovoga Zakona (članak 91.)“.

Dosadašnji podstavci 15. do 18. postaju podstavci 20. do 23.

Iza stavka 4. dodaje se stavak 5. koji glasi:

“(5) Za prekršaj iz stavka 1. podstavka 17. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila novčanom kaznom u iznosu od 130,00 do 260,00 eura.”.

PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 20.

Postupci vezani za izdavanje dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, započeti po Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. - Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 114/22. i 136/24.), a nisu dovršeni do stupanja na snagu ovoga Zakona, dovršit će se prema odredbama toga Zakona.

Jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, te pravne i fizičke osobe - obrtnici, koji postupaju sukladno odredbama članka 47. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. - Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 114/22. i 136/24.), moraju se uskladiti s odredbama ovoga Zakona najkasnije do 31. ožujka 2027.

Članak 21.

Ministar će u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovoga Zakona uskladiti Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe („Narodne novine“, br. 50/18., 56/19., 107/20., 127/21. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 147/21., 71/22., 154/24. i 86/25.) s odredbama ovoga Zakona.

Članak 22.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmog dana od dana objave u “Narodnim novinama”.

OBRAZLOŽENJE

Uz članak 1.

Ovom odredbom je usklađen naziv direktive sa važećim kodificiranim tekstom Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika (kodificirani tekst) (Tekst značajan za EGP) (SL L 330, 23. 12. 2022.).

Uz članak 2.

Pobliže se uređuje definicija autotaksi prijevoza u smislu jasnijeg određivanja načina realiziranja narudžbe usluge autotaksi prijevoza putnika kod vozača koji uslugu pruža putem taksimetra ili elektroničke aplikacije taksimetar i narudžbe usluge autotaksi prijevoza putnika izvršene putem elektroničke aplikacije, te se dopunjuje pojam domaćeg prijevoznika na način da pojam obuhvaća i fizičku osobu – obrtnika ili pravnu osobu koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe i pojam izvanrednog prijevoza na način da iznimno obuhvaća i prijevoz djeljivog tereta ukoliko su ispunjeni uvjeti iz pravilnika kojim se uređuje način obavljanja izvanrednog prijevoza.

Uz članak 3.

Ovom odredbom se Agenciji za komercijalnu djelatnost (u daljnjem tekstu: AKD) propisuje ovlast da po službenoj dužnosti pribavlja podatke iz evidencije koju vodi ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, radi utvrđivanja važenja vozačke dozvole u postupku provjere ispunjavanja uvjeta za izdavanje kartice autotaksi vozača, kao i u postupku kontinuirane provjere ispunjavanja navedenog uvjeta, s obzirom na propisanu ovlast AKD-a na ukidanje kartice autotaksi vozača ukoliko vozač prestane ispunjavati uvjete na osnovi kojih je kartica izdana. U svrhu postizanja sigurnosti i povjerenja u autotaksi djelatnost, proširena je provjera dobrog ugleda autotaksi vozača na izrečenu zaštitnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilom propisanu odredbom članka 50. stavka 1. točke 6. Prekršajnog zakona („Narodne novine“, br. 107/07., 39/13., 157 13., 110/15., 70/17., 118/18. i 114/22.), a postojanje koje predstavlja neispunjavanje uvjeta za izdavanje kartice autotaksi vozača. Također, propisana je i obveza prijevoznika na kontinuiranu provjeru valjanosti kartice autotaksi vozača. Dopunom ove odredbe osigurat će se da djelatnost autotaksi prijevoza putnika obavljaju isključivo ovlaštene osobe i to pomoću sveobuhvatne provjere ispunjenja uvjeta nužnih za izdavanje kartice autotaksi vozača, te naknadnom kontinuiranom provjerom ispunjavanja uvjeta na osnovi kojih je navedena kartica izdana.

Uz članak 4.

Ovom odredbom propisuje se ovlast AKD-u da, u svrhu vođenja Registra profesionalnih vozača, po službenoj dužnosti, pribavlja potrebne podatke iz evidencija koje vode ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, ministarstvo nadležno za promet i evidencija koje vode druga tijela.

Uz članak 5.

Ovom odredbom se propisuje ispunjavanje posebnih uvjeta za vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i cestovnog prijevoza za vlastite potrebe, a koji se odnose na izgled, uređaje i opremu vozila. Dosadašnji uvjet starosti vozila je brisan radi usklađivanja odredbe sa Odlukom Ustavnog suda broj: U-II-1900/2019 od 16. studenog 2021. („Narodne novine“, br. 127/21.). Dodaje se obveza vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz da se označavaju registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila, sukladno posebnoj

propisu, kako bi se osigurao temelj za dopunu članka 243. Zakona o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“ br. 67/08., 48/10. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., 42/20., 85/22., 114/22., 133/23. i 145/24.) kojim su propisane vrste registarskih pločica. Dodijeljena je ovlast provedbe nadzora ispunjavanja posebnih uvjeta vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, pored inspekcije cestovnog prometa ministarstva nadležnog za promet, i drugim tijelima ovlaštenima za nadzor obavljanja autotaksi djelatnosti, poput službenika ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i carinske uprave te komunalnih i/ili prometnih redara jedinice lokalne samouprave. Propisano je da će ministar pravilnikom propisati elemente cjenika i to cijenu po prijeđenom kilometru, cijenu starta, cijenu po minuti vožnje i cijenu čekanja, način određivanja cijena autotaksi usluga radi osiguranja obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza pod usporedivim uvjetima te sprječavanja nekontroliranog rasta cijena i zlouporabe u naplati autotaksi usluga. Također, ovom odredbom se zakon nomotehnički usklađuje.

Uz članak 6.

Ovom odredbom se zakon nomotehnički usklađuje.

Uz članak 7.

Ovom odredbom se zakon nomotehnički usklađuje.

Uz članak 8.

Ova odredba dopunjuje se na način da se obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika između stajališta u Republici Hrvatskoj i/ili kabotaže može obavljati i na temelju dozvole Zajednice ako je za taj dio linije proveden postupak usklađivanja voznih redova te ako je izdana dozvole za međuzupanijski linijski prijevoz putnika.

Uz članak 9.

U ovoj odredbi propisuje se obveza jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba da izdaje dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koje se dozvola izdaje, kao i obveza javne objave svih izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a sve u svrhu transparentnosti i odraza stvarnog stanja broja autotaksi vozila na određenom području jedinice lokalne samouprave. S obzirom na to da je jedinicama lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba propisana obveza izdavanja dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz nužno je, uzimajući u obzir administrativne kapacitete kojima nadležna tijela raspolažu, propisati duži rok u svrhu učinkovitog i pravodobnog odlučivanja o podnesenom zahtjevu za izdavanje dozvole, dok će u slučaju ne odlučivanja o zahtjevu u propisanom roku, ovo Ministarstvo donijeti odgovarajuće rješenje sukladno propisu kojim se uređuje upravni postupak. Također, bilo je potrebno povezati odredbe radi boljeg razumijevanja i primjene u praksi, uz dodjelu ovlasti komunalnim i/ili prometnim redarima jedinice lokalne samouprave, službenicima ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i Carinske uprave da prilikom obavljanja nadzora autotaksi prijevoza putnika i utvrđenih nepravilnosti poduzmu odgovarajuće mjere sukladno odredbama prekršajnog postupka. Ovom odredbom se zakon nomotehnički usklađuje.

Uz članak 10.

Ovom odredbom se propisuje obveza usklađenosti cjenika autotaksi prijevoza s načinom određivanja cijena propisanih pravilnikom. Također, pobliže se uređuje pružanje usluge autotaksi prijevoza putnika putem elektroničke aplikacije taksimetar i elektroničke aplikacije u smislu obvezne vidljivosti maksimalne cijene i planirane rute putovanja putniku na vlastitom uređaju, način prihvaćanja uvjeta izvršenja usluge prijevoza, zatim je propisana obveza da aplikacija kojom se koristi prijevoznik mora biti uključena u vozilu za cijelo vrijeme pružanja usluge, te dužnost prijevoznika koji pružaju uslugu autotaksi prijevoza da putniku izdaju račun za izvršenu uslugu, a koji račun mora sadržavati elemente cjenike propisane pravilnikom.

Uz članak 11.

Ovom odredbom se uređuje ovlast za odlučivanje o potrebi i načinu obavljanja posebnog oblika prijevoza putnika cestovnim vlakom, zaprežnim vozilom ili nekim drugim cestovnim vozilom, a radi boljeg razumijevanja odredbe i primjene u praksi.

Uz članak 12.

Ovom odredbom se otklanja nepravilno prenesena odredba članka 1. stavka 1. točke (a) Direktive (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (SL L 137, 16. 5. 2022.), kojim se zamjenjuju uvodni dio i članak 2. stavak 1. točka (a) Direktive 2006/1/EZ. Naime, prijevoznicima s poslovnim nastanom u drugim državama članicama dopušta se korištenje unajmljenih vozila za obavljanje prijevoza tereta za prijevoz između država članica i na području Republike Hrvatske prilikom obavljanja javnog i prijevoza za vlastite potrebe.

Uz članak 13.

Ovom odredbom se ukida se ograničenje korištenja unajmljenih vozila za obavljanje prijevoza i prijevoznicima s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj kako bi se izjednačili uvjeti za obavljanje prijevoza za vlastite potrebe za domaće i prijevoznike iz drugih država članica.

Uz članke 14. do 19.

Ovim člancima se usklađuju prekršajne odredbe sa materijalnim odredbama Zakona u svrhu osiguranja učinkovite provedbe inspekcijskog nadzora. Ocijenjeno je potrebnim i primjerenim pojedine prekršaje, odnosno određena ponašanja pravnih i fizičkih osoba suprotna odredbama ovog Zakona, strože sankcionirati. Izmjene se propisuju na način da se pojedini prekršaji koji su do sada bili kategorizirani kao lakši i teški prekršaji, primjerice započinjanje obavljanja prijevoza vozilima bez posjedovanja izvoda iz licencije, obavljanje autotaksi prijevoza vozilima koja nisu upisana u evidenciju, upravljanje vozilom bez valjane kartice autotaksi vozača, te obavljanje autotaksi prijevoza putnika vozilom koje nije označeno posebnim registarskim pločicama, odrede kao vrlo teški i najteži prekršaji.

Uz članak 20.

Ovom odredbom se propisuje rok u kojem se jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, te pravne i fizičke osobe – obrtnici moraju uskladiti s odredbama Zakona u vezi s izdavanjem dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza, javnom objavom izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz putnika. Pored toga propisuje se način

dovršetka postupaka izdavanja dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza putnika koji su započeli, a nisu dovršeni do stupanja na snagu ovog Zakona.

Uz članak 21.

Ovom odredbom se propisuje rok za usklađivanje Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe s odredbama Zakona.

Uz članak 22.

Ovim člankom propisuje se stupanje na snagu Zakona.

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

Članak 2.

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

1. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1071/2009), kako je posljednji put dopunjena Uredbom Komisije (EU) 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 74, 19. 3. 2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba Komisije (EU) 2016/403)
2. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1072/2009)
3. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1073/2009)
4. Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014 od 9. travnja 2014. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu dokumenata za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 2121/98 (SL L 107, 10. 4. 2014.) (u daljnjem tekstu: Uredba Komisije (EU) br. 361/2014)
5. Uredbe Komisije (EU) br. 1213/2010 od 16. prosinca 2010. o uspostavljanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika (SL L 335, 18. 12. 2010.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) br. 1213/2010)
6. Odluke Komisije od 17. prosinca 2009. o minimalnim zahtjevima u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalni elektronički registar poduzeća za cestovni prijevoz (SL L 339, 22. 12. 2009.)
7. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3. 12. 2007.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1370/2007), kako je posljednji put izmijenjena Uredbom (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika (SL L 354, 23. 12. 2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2016/2338) i

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

9. Uredbe Komisije (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu

10. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1426 od 5. kolovoza 2022. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila.

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

1. Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10. 9. 2003.), kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2018/645 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama (Tekst značajan za EGP) (SL L 112, 2. 5. 2018.) i

2. Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4. 2. 2006.), kako je posljednji put izmijenjena Direktivom (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (SL L 137, 16. 5. 2022.).

Članak 4.

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

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

1.a automatizirani cestovni prijevoz putnika je djelatnost javnog prijevoza putnika koju obavlja pravna osoba registrirana u Republici Hrvatskoj potpuno automatiziranim vozilom na unaprijed određenom području djelovanja ako se jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na jednom ili više mjesta, a takav se prijevoz obavlja na temelju jedne narudžbe koja je realizirana elektroničkom aplikacijom i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene elektroničkom aplikacijom iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima

2. autobusni kolodvor je objekt za prihvat i otpremanje autobusa i putnika u javnom cestovnom prijevozu, koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenim pravilnikom
3. autobusno stajalište je posebno izgrađena i/ili označena prometna površina određena za zaustavljanje autobusa, koja omogućava sigurni ulazak, odnosno izlazak putnika u/iz vozila
4. centar za osposobljavanje vozača je fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba koja na temelju rješenja Ministarstva, uz ispunjenje uvjeta propisanih ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenih podzakonskih propisa, provodi programe stjecanja početne kvalifikacije i periodične izobrazbe za vozače koji obavljaju cestovni prijevoz tereta ili putnika sukladno ovom Zakonu
5. *daljinar* je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između autobusnih kolodvora odnosno autobusnih stajališta, koji služi kao podloga za izradu voznih redova
6. *Brisano*
7. domaći prijevoznik je fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba s prebivalištem/sjedištem u Republici Hrvatskoj koja ima licenciju za obavljanje unutarnjeg prijevoza ili licenciju Zajednice u skladu s ovim Zakonom
8. dozvola za prijevoz je akt određen ovim Zakonom, međunarodnim ugovorom ili propisom Europske unije, na temelju kojeg se obavlja prijevoz
9. dozvola Zajednice za linijski prijevoz putnika je dozvola koja prijevozniku omogućava obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika na teritoriju država članica Europske unije, sukladno Uredbi (EZ) br. 1073/2009
10. dozvola Europske konferencije ministara prometa – CEMT je multilateralna dozvola za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza tereta na području država članica Međunarodnog transportnog foruma (ITF), a koji se obavlja vozilima registriranim u jednoj od država članica ITF-a
11. države članice su države članice Europske unije
12. *Brisano*
13. ispitni centar je fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba koja provodi provjeru znanja za stjecanje početne kvalifikacije vozača i koja ispunjava uvjete određene ovim Zakonom i pravilnikom donesenim na temelju ovoga Zakona
14. itinerar je akt kojim se označava smjer kretanja vozila na liniji
15. izdavatelj licencije je tijelo koje je prema odredbama ovoga Zakona nadležno za izdavanje licencija u cestovnom prijevozu
16. iznajmljivanje vozila s vozačem je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu, u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (prijevoznik) obvezuje najmoprimcu (turistička ili putnička agencija, hotel, agent u cestovnom prijevozu) staviti na raspolaganje osobni automobil kategorije M1 visoke klase koji osim sjedala za vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta) s vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba, prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl.), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovoga Zakona, koji nema obilježja autotaksi prijevoza, a pri čemu usluga mora biti obračunana na temelju vremenske jedinice (sat ili dan), a naplata se vrši bezgotovinskim plaćanjem
17. izvanredni prijevoz je prijevoz vozilima koja sama ili zajedno s nedjeljivim teretom premašuju propisane i dopuštene dimenzije ili ukupnu masu, odnosno propisana i dopuštena osovinska opterećenja
18. javni prijevoz je cestovni prijevoz putnika ili tereta koji je pod istim uvjetima dostupan svim korisnicima prijevoznih usluga i koji se obavlja u komercijalne svrhe, radi ostvarenja dobiti od strane prijevoznika
19. javni linijski prijevoz putnika u cestovnom prometu je javni prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto, ako je u

takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.) te kategorije M2 ili M3 na određenim linijama i po unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i Općim uvjetima prijevoza i koji se smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom

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

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

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

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

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

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

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

27. ministar je ministar nadležan za poslove prometa

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

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

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

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

31. opći uvjeti prijevoza su akt koji donosi prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika iz ovoga Zakona, a kojim se utvrđuju uvjeti pod kojima se obavlja prijevoz (cjenik, pravila ponašanja putnika tijekom prijevoza, pravila prijevoza životinja, pravila prijevoza prtljage, pravila ponašanja posade vozila prema putnicima i uvjeti prijevoza te prava tijekom prijevoza osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti), a koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama prijevoznika ili na drugi odgovarajući način
32. opći uvjeti obavljanja kolodvorske djelatnosti su akt koji donosi autobusni ili teretni kolodvor, a kojim pružatelj kolodvorskih usluga utvrđuje uvjete pod kojima će obavljati tu djelatnost te koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama pružatelja kolodvorskih usluga ili na drugi odgovarajući način
33. podvozarstvo je način obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu u kojem prijevoznik koji ima pravo obavljanja prijevoza na određenoj liniji povjerava obavljanje tog prijevoza drugom prijevozniku koji prijevoz obavlja u ime i za račun prijevoznika koji ima pravo obavljanja prijevoza na toj liniji
34. putnik je osoba koju prijevoznik prevozi uz naknadu javnim prijevozom ili bez naknade prijevozom za vlastite ili osobne potrebe, s vozilom kojim se obavlja neki od oblika prijevoza putnika definiranih ovim Zakonom
35. Brisano
36. *posebni linijski prijevoz* je prijevoz određene skupine putnika koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz, a naručitelj može biti isključivo pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik
37. povremeni prijevoz je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika koji se obavlja pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza; u kojem nema ponovljenih elemenata javnog linijskog ili posebnog linijskog prijevoza putnika ili autotaksi prijevoza putnika, u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena prema posebnim propisima te u kojem je, na osnovi ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz
38. prijava prijevoza za vlastite potrebe je isprava koju izdaje nadležno upravno tijelo, kojom se prijevozniku dozvoljava obavljanje prijevoza za vlastite potrebe u cestovnom prometu
39. prijevoz u cestovnom prometu je svaki prijevoz putnika ili tereta, uključujući i vožnju praznog ili nenatovarenog vozila u vezi s tim prijevozom
40. prijevoz u unutarnjem cestovnom prometu je prijevoz na teritoriju Republike Hrvatske
41. prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama je povremeni prijevoz putnika kod kojeg se nizom polaznih i povratnih vožnji prethodno formirane skupine putnika prevoze s istog polaznog mjesta na isto odredišno mjesto. Svaka skupina koja je obavila putovanje u polasku, vraća se u polazno mjesto kasnijom vožnjom istog prijevoznika
42. prijevoz za osobne potrebe je nekomercijalni prijevoz osoba ili tereta koji nenaplatno obavlja fizička osoba isključivo za svoje potrebe, odnosno za potrebe članova/članica svoje uže obitelji, vozilom koje ima u vlasništvu ili koje koristi na temelju ugovora o zakupu/leasingu ili po nekoj drugoj pravnoj osnovi i kojim osobno upravlja ili tim vozilom upravlja član/članica njegove uže obitelji i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza
43. prijevoz za vlastite potrebe je prijevoz osoba ili tereta koji obavljaju fizičke osobe – obrtnici ili pravne osobe kao logističku potporu svojoj osnovnoj djelatnosti, pri čemu je osnovnu djelatnost nemoguće obavljati bez tog prijevoza, a prijevozna djelatnost je samo pomoćna djelatnost te osobe u obavljanju glavne djelatnosti, te koji se obavlja pod uvjetima propisanim ovim Zakonom i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza
44. prijevoznik Europske unije je pravna ili fizička osoba – obrtnik koja ima poslovni nastan u zemljama na području Europske unije i ima licenciju Zajednice za obavljanje prijevoza putnika ili tereta ili obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a nema status domaćeg prijevoznika

45. putni list je propisani obrazac koji prijevoznik ispravno popunjen mora imati u vozilu pri obavljanju povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se vodi u propisanoj pisanoj formi i sadržaju
46. putni radni list je propisani obrazac koji sadrži registracijski broj vozila kojim se obavlja javni linijski prijevoz ili posebni linijski prijevoz putnika ili mikroprijevoz, naziv linije (relacije), vrijeme početka i završetka vožnje, podatke o posadi vozila i pravcu njegova kretanja, potpis osobe ovlaštene za izdavanje putnog radnog lista, prostor za upisivanje dolazaka i polazaka s autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u javnom linijskom cestovnom prijevozu, koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se može voditi u pisanoj ili elektroničkoj formi
47. putnički terminal je objekt namijenjen prihvatu i otpremi vozila i putnika na kojem se pružaju usluge prijevoznicima i putnicima (prodaja karata, informiranje, upravljanje prometom i sl.), a koji nije autobusni kolodvor te koji se koristi ponajprije u komunalnom prijevozu putnika, a samo iznimno i u drugim oblicima prijevoza putnika propisanim ovim Zakonom
48. relacija je udaljenost između bilo kojih dvaju mjesta na liniji, koja su u voznom redu označena kao autobusni kolodvori, putnički terminali, odnosno autobusna stajališta
49. shuttle prijevoz je prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno i osam + jedno putničko mjesto ili vozilima kategorije M2 ili M3 isključivo između zračnih luka i hotela odnosno središta grada, na temelju pisanog ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika
- 49.a *operator intervencije na daljinu* je osoba kako je definirano u članku 2. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1426 o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila
- 49.b *operator u vozilu* je osoba kako je definirano u članku 2. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1426 o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa sustava za automatiziranu vožnju (ADS) potpuno automatiziranih vozila
50. skup vozila je sklop jednog vučnog vozila i najmanje jedne prikolice ili poluprikolice
51. strani prijevoznik je pravna ili fizička osoba – obrtnik koja ima licenciju ili odgovarajuće odobrenje svoje države za obavljanje prijevoza putnika ili tereta ili obavlja prijevoze za vlastite potrebe te ima sjedište/prebivalište u državi koja nije članica Europske unije
52. teretni kolodvor je objekt za prihvata i otpremanje teretnih motornih vozila koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom
53. teretni list je akt koji prati teret tijekom javnog prijevoza i prijevoza tereta za vlastite potrebe i koji mora najmanje sadržavati: datum i mjesto izdavanja, ime i prezime ili naziv pošiljatelja te njegovu adresu, ime i prezime ili naziv prijevoznika, registarsku oznaku vozila, datum i mjesto utovara tereta, ime i prezime ili naziv primatelja i mjesto istovara, naznaku količine i vrste tereta, popis isprava koje se prilažu uz teretni list, a koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se može voditi u elektroničkoj ili pisanoj formi
54. tranzitni prijevoz je prijevoz putnika ili tereta preko teritorija Republike Hrvatske bez ulaska ili izlaska putnika, odnosno utovara ili istovara tereta na teritoriju Republike Hrvatske
55. treće države su sve države koje nisu članice Europske unije
56. unajmljeno vozilo je vozilo koje je na temelju pisanog ugovora o najmu najmodavac, uz financijsku naknadu i na određeno vrijeme, dao na korištenje najmoprimcu radi obavljanja javnog cestovnog prijevoza tereta ili putnika ili prijevoza tereta ili putnika za vlastite potrebe od strane najmoprimca

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

58. usklađivanje voznih redova je postupak odobravanja od strane prijevoznika predloženih voznih redova

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

60. vozni red je pisani akt koji najmanje sadrži: naziv prijevoznika, naziv linije na kojoj se obavlja prijevoz, vrstu linije, redoslijed autobusnih kolodvora, putničkih terminala odnosno autobusnih stajališta te njihovu udaljenost od mjesta gdje počinje linija, vrijeme dolaska i polaska s autobusnih kolodvora, putničkih terminala odnosno autobusnih stajališta, režim održavanja linije, razdoblje u kojem se održava linija

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

62. Zajednica je Europska unija i

63. županijski linijski prijevoz je javni cestovni prijevoz putnika na području jedne županije, a može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjednih županija ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom.

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

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

Članak 12.b

(1) Vozači koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika moraju imati karticu autotaksi vozača koja za vrijeme vožnje mora biti istaknuta u vozilu tako da je u potpunosti vidljiva putnicima te je predložiti na zahtjev inspektora ili druge osobe ovlaštene za nadzor.

(2) Karticu autotaksi vozača može dobiti vozač koji obavlja autotaksi prijevoz putnika ako:

1. posjeduje vozačku dozvolu B kategorije te je stekao početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B-kategorije
2. ima navršenu 21 godinu života
3. ima dobar ugled.

(3) Autotaksi vozač nema dobar ugled u smislu stavka 2. točke 3. ovoga članka ako:

– je pravomoćno proglašen krivim za počinjenje kaznenog djela protiv života i tijela (glava X. Kaznenog zakona), protiv osobne slobode (glava XIII. Kaznenog zakona), protiv privatnosti (glava XIV. Kaznenog zakona), protiv spolne slobode (glava XVI. Kaznenog zakona), spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta (glava XVII. Kaznenog zakona), protiv braka, obitelji i djece (glava XVIII. Kaznenog zakona), protiv zdravlja ljudi (glava XIX. Kaznenog zakona), protiv opće sigurnosti (glava XXI. Kaznenog zakona), protiv sigurnosti prometa (glava XXII.

Kaznenog zakona), protiv imovine (glava XXIII. Kaznenog zakona), krivotvorenja (glava XXVI. Kaznenog zakona), protiv javnog reda (glava XXX. Kaznenog zakona)

– mu je izrečena sigurnosna mjera (glava V. Kaznenog zakona) ili

– je osuđen za druga kaznena djela na kaznu zatvora.

(4) Dobar ugled iz stavka 2. točke 3. ovoga članka za autotaksi vozača dokazuje se izvodom iz kaznene evidencije koju po službenoj dužnosti pribavlja tijelo koje odlučuje o zahtjevu.

(5) Karticu autotaksi vozača izdaje AKD nakon zaprimanja urednog zahtjeva uz koji su priloženi dokazi o ispunjavanju uvjeta iz stavka 2. točaka 1. i 2. ovoga članka.

(6) Okolnosti iz stavka 3. ovoga članka AKD provjerava sukladno zakonu kojim se uređuju pravne posljedice osude, kaznena evidencija i rehabilitacija, kontinuirano tijekom cijele godine, te će rješenjem ukinuti karticu autotaksi vozača ako autotaksi vozač prestane ispunjavati uvjete na osnovi kojih je kartica izdana, o čemu obavještava poslodavca vozača.

(7) Protiv rješenja AKD-a kojim se odbacuje ili odbija zahtjev za izdavanje kartice autotaksi vozača odnosno kojim se ukida kartica autotaksi vozača može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(8) Kartica autotaksi vozača sadržava QR kod kojim se provjerava valjanost kartice i drugi podaci koji se odnose na autotaksi vozača.

(9) Autotaksi prijevoznik ne smije dopustiti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema valjanu karticu autotaksi vozača iz stavka 1. ovoga članka.

(10) Ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona propisuje obrazac zahtjeva za izdavanje kartice autotaksi vozača te sadržaj i obrazac kartice.

Članak 12.c

(1) Registar profesionalnih vozača je elektronička evidencija podataka o profesionalnim vozačima koja se vodi kao sastavni dio Izvještajno-upravljačkog sustava putničkog i teretnog prijevoza u cestovnom prometu, a koja sadrži: podatke o vozačima i vozačkim dozvolama, tahografskim karticama vozača, stečenoj početnoj kvalifikaciji i periodičnoj izobrazbi, ostalim kvalifikacijama i osposobljavanjima vezanim za cestovni prijevoz putnika i robe, radnom iskustvu i sadašnjem poslodavcu, počinjenim prekršajima u prometu i prijevozu te ostale podatke o profesionalnim vozačima u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj.

(2) Izvještajno-upravljački sustav putničkog i teretnog prijevoza u cestovnom prometu čiji je dio Registar profesionalnih vozača povjerava se na uspostavu i vođenje AKD-u.

(3) Izvori sredstava za djelatnost i financiranje Izvještajno-upravljačkog sustava putničkog i teretnog prijevoza u cestovnom prometu čiji je dio Registar profesionalnih vozača su:

a) sredstva osigurana u državnom proračunu Republike Hrvatske

b) sredstva iz fondova Europske unije.

(4) Ministar pravilnikom propisuje sadržaj i način vođenja evidencija Izvještajno-upravljačkog sustava putničkog i teretnog prijevoza u cestovnom prometu, strukturu podataka i način upravljanja, način dostave podataka i način pristupanja i korištenje podataka.

Članak 13.

(1) Vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i cestovnog prijevoza za vlastite potrebe moraju, uz uvjete određene drugim propisima kojima se regulira sigurnost prometa na cestama i registracija cestovnih motornih vozila, ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled, starost, uređaje i opremu vozila.

(2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz moraju ispunjavati posebne uvjete koji se odnose na izgled vanjskih oznaka, cjenike pružanja autotaksi usluga koji moraju biti istaknuti na vanjskoj strani vozila i na uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza.

(3) Ispunjavanje uvjeta iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje stručna organizacija koja je, sukladno posebnom zakonu, ovlaštena za poslove organiziranja i provođenja tehničkih pregleda vozila i za to izdaje odgovarajuću potvrdu.

(4) Izdavatelj potvrde iz stavka 3. ovoga članka vodi evidenciju o izdanim potvdama. Stručna organizacija koja ih je izdala, izdane potvrde upisuje u Bazu podataka o izdanim potvdama koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(5) Inspeksijski nadzor nad ispunjavanjem uvjeta iz stavaka 1. i 2. ovoga članka obavlja inspekcija cestovnog prometa Ministarstva.

(6) Potvrda da vozilo zadovoljava posebne uvjete iz stavka 1. ovoga članka tijekom obavljanja prijevoza mora se nalaziti u vozilu i vozač je u slučaju nadzora mora pokazati osobi ovlaštenoj za nadzor.

(7) Prijevoznik ne smije obavljati javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja ne zadovoljavaju posebne uvjete propisane ovim Zakonom i pravilnikom iz stavka 7. ovoga članka.

(8) Ministar pravilnikom propisuje izgled, starost, uređaje i opremu vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i cestovnog prijevoza za vlastite potrebe, izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz i posebne uvjete za vozila kojima se obavlja automatizirani cestovni prijevoz putnika.

Članak 14.

(1) Pravna ili fizička osoba – obrtnik smije obavljati djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta u unutarnjem cestovnom prometu ako je upisana u sudski, odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza i ako posjeduje licenciju za unutarnji prijevoz koju izdaje ured državne uprave u županiji, odnosno upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za poslove prometa, prema sjedištu/prebivalištu prijevoznika.

(2) Tijelo iz stavka 1. ovoga članka izdaje licenciju za unutarnji prijevoz za sljedeće vrste prijevoza:

- javni prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu
- javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu
- posebne oblike prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu i
- autotaksi prijevoz.

(3) Licenciju iz stavka 2. ovoga članka nije potrebno imati za sljedeće vrste prijevoza:

1. prijevoz pošte kao javne usluge
2. prijevoz oštećenih vozila, odnosno vozila u kvaru, kada se ista vozila prevoze vučnom službom od mjesta oštećenja, odnosno kvara do mjesta popravka
3. prijevoz osoba ili tereta za vlastite ili osobne potrebe
4. prijevoz vozilima koja su namijenjena potrebama javne sigurnosti, obrane, zaštite od prirodnih i drugih nepogoda, potrebama državnih tijela, medicinskih i humanitarnih prijevoza i prijevoza specijalnim vozilima koja su nakon proizvodnje bila prilagođena posebnim namjenama i služe prijevozu za vlastite ili osobne potrebe te se njima ne može obavljati prijevoz putnika ili tereta na isti način kao s neprilagođenim vozilima (npr. vozila za prijevoz pčela, putujuće knjižnice i sl.), što mora biti razvidno iz prometne dozvole i
5. prijevoz tereta vozilima ili skupom vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3500 kg.

(4) Iznimno od stavka 1. ovoga članka, djelatnost automatiziranog cestovnog prijevoza putnika smije obavljati pravna osoba ako je upisana u sudski odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza i ako posjeduje licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu potpuno automatiziranim vozilima, koju izdaje Ministarstvo.

(5) Izdavatelj licencije vodi evidenciju izdanih licencija te evidenciju izdanih izvoda iz licencija za sva vozila prijavljena za obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika i tereta.

(6) Izdane licencije i izvodi iz licencija upisuju se u Bazu podataka o izdanim licencijama i izvodima iz licencija koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(7) Licencija i izvod iz licencije mogu se izdati u elektroničkom ili pisanom obliku.

(8) Iznimno od odredbe stavka 5. ovoga članka, autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz.

(9) Sadržaj i oblik evidencije vozila iz stavka 8. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona.

(10) Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor autotaksi prijevoznik dužan je dati evidenciju na uvid.

(11) Evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz putnika i sve promjene u toj evidenciji prijevoznik je dužan prijaviti izdavatelju licencije u roku od osam dana od dana nastanka promjene u evidenciji ili od dana izdavanja licencije.

(12) Podatke o vozilima iz evidencije iz stavka 8. ovoga članka izdavatelj licencije unijet će u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(13) Ministar pravilnikom propisuje obrazac licencije za unutarnji prijevoz, obrazac izvoda iz licencije, visinu naknade za izdavanje pojedine vrste licencije i postupak izdavanja licencije.

Članak 24.

(1) Danom dostave licencije domaći prijevoznik može započeti obavljati one vrste prijevoza putnika ili tereta koji su navedeni u licenciji.

(2) Danom dostave izvoda iz licencije domaći prijevoznik može započeti obavljati prijevoz onim vozilom na koje izvod iz licencije glasi, osim za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a koja moraju biti upisana u evidenciju iz članka 14. stavka 7. ovoga Zakona.

(3) Danom dostave izvoda iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerene vjerodostojne preslike licencije Zajednice za međunarodni prijevoz domaći prijevoznik može započeti obavljati prijevoz onim vozilom na koje navedeni dokumenti glase.

Članak 33.

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

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

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

(4) Nadležno upravno tijelo županije može iznimno, u slučaju izgradnje i rekonstrukcije cesta, mostova i tunela, izmjena početka i završetka nastave u školama te na prijedlog jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, najkasnije do sklapanja ugovora o obavljanju županijskog linijskog prijevoza putnika kao javne usluge, odobriti izmjenu voznog reda na županijskoj liniji.

(5) Međužupanijski prijevoz putnika obavlja se na temelju dozvole koju izdaje Hrvatska gospodarska komora (u daljnjem tekstu: HGK), a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova.

(6) Javni linijski prijevoz putnika između stajališta u Republici Hrvatskoj i/ili kabotaža mogu se obavljati i na temelju dozvole Zajednice ako je za taj dio linije proveden postupak usklađivanja voznih redova.

(7) Mrežu linija za obavljanje županijskog linijskog prijevoza putnika na svom području, a u svrhu sklapanja ugovora o javnoj usluzi, određuje predstavničko tijelo jedinice područne (regionalne) samouprave, na temelju analize prijevozne potražnje, analize prijevozne ponude drugih prometnih grana te vodeći računa o dostupnosti javnog prijevoza.

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

(9) Postupak usklađivanja voznih redova provodi HGK.

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

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

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

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

(14) Prilikom dodjele državnih potpora za javnu uslugu iz ovoga Zakona Ministarstvo će u skladu sa zakonom kojim se uređuju državne potpore osigurati punu primjenu relevantnih pravila o državnim potporama u ovom području.

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

(16) Vlada Republike Hrvatske može odlukom utvrditi povlaštenu cijenu karte za prijevoz redovitih učenika srednjih škola te mjerila i kriterije na temelju kojih će se ostvarivati pravo na financiranje odnosno sufinanciranje međuzupanijskog prijevoza redovitih učenika srednjih škola iz državnog proračuna Republike Hrvatske s pozicija Ministarstva.

(17) U slučaju odbijanja zahtjeva za ostvarivanje prava na besplatan otočni cestovni prijevoz, nadležno upravno tijelo obalno-otočne jedinice područne (regionalne) samouprave donosi rješenje protiv kojeg je dopuštena žalba Ministarstvu.

(18) Postupak provedbe sklapanja ugovora o javnim uslugama, načine izračuna intenziteta državne potpore i druga postupanja koja prethode sklapanju ugovora, isplata iz državnog proračuna, praćenju izvršavanja ugovora o javnim uslugama i nadzor nad namjenskim korištenjem sredstava državne potpore uredit će se uredbom Vlade Republike Hrvatske.

(19) Ministar pravilnikom o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu propisuje način i postupak usklađivanja vozničkih redova, način sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, dokumentaciju koju je potrebno dostaviti prilikom dodjele prava na prijevoz kao javnoj usluzi ili prilikom podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole, obrazac dozvola za javni linijski prijevoz, visinu naknade za izdavanje dozvole te sadržaj i način vođenja upisnika izdanih dozvola.

(20) Način ostvarivanja prava na besplatan otočni cestovni prijevoz propisuje ministar pravilnikom.

Članak 47.

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

(2) Pravne i fizičke osobe – obrtnici koji obavljaju autotaksi prijevoz, isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukrcanja i iskrcanja putnika mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta, a za vožnju mogu koristiti prometni trak namijenjen za kretanje vozila javnog prijevoza putnika.

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

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

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

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

(7) Najviša naknada za izdavanje dozvole ne može biti viša od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene netoplaće u pravnim osobama u jedinici lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu za posljednji mjesec za koji su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole.

(8) »Naknada za izdavanje dozvole iz stavka 7. ovoga članka naplaćuje se ovisno o najvećem broju vozila kojima se planira obavljati autotaksi prijevoz putnika, i to tako da se za jedno do dva vozila naplaćuje iznos kao za jednu dozvolu, za tri do deset vozila naplaćuje se iznos kao za šest dozvola, za 11 do 50 vozila naplaćuje se iznos kao za 30 dozvola, za 51 do 100 vozila naplaćuje se iznos kao za 70 dozvola, a za više od 100 vozila naplaćuje se iznos kao za 100 dozvola.

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

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

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

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

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

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

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

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

(17) Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole, koji se podnosi najkasnije dva mjeseca prije isteka roka njezina važenja, autotaksi prijevoznik dužan je dokazati da ima važeću licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu.

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

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

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

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

(22) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu provodi Ministarstvo, službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i ministarstva nadležnog za financije, službenici Carinske uprave (u daljnjem tekstu: Carinska uprava) te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja.

(23) U obavljanju nadzora iz stavka 22. ovoga članka komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave, službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i Carinske uprave imaju ovlast pregleda dokumentacije, licencije, dozvola, vozila i vozača.

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

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

Članak 48.

(1) Autotaksi prijevoz putnika obavlja se tako da prijevoznik koji obavlja djelatnost autotaksi prijevoza smije ukrcati putnika i započeti prijevoz samo na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koju ima dozvolu.

(2) Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra, za vrijeme obavljanja usluge u vozilu mora biti uključen taksimetar i mora na vidljivom mjestu u vozilu imati istaknut cjenik.

(3) Cjenik autotaksi prijevoza iz stavka 2. ovoga članka samostalno utvrđuje prijevoznik, a mora sadržavati najmanje cijenu po jednom prijeđenom kilometru.

(4) Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem elektroničke aplikacije iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja, aplikacija mora biti uključena u vozilu za cijelo vrijeme pružanja usluge.

Članak 51.

(1) Način obavljanja posebnih oblika prijevoza putnika cestovnim turističkim vlakom, zaprežnim vozilom ili nekim drugim cestovnim vozilom, obavljanje privremenog supstitucijskog prijevoza cestovnim prijevoznim sredstvima umjesto prijevoznih sredstava drugih prometnih grana, rješenjem, a na zahtjev prijevoznika, određuje nadležno upravno tijelo za promet u jedinici lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu.

(2) Posebni oblik prijevoza mora se obavljati u skladu s rješenjem iz stavka 1. ovoga članka čiju presliku vozač mora imati kod sebe za vrijeme obavljanja prijevoza, kao i sve druge dokumente propisane ovim Zakonom, a koji se odnose na obavljanje takve vrste prijevoza.

(3) Na rješenje iz stavka 1. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(4) Iznajmljivanje vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza prijevoznik obavlja isključivo na temelju licencije, sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 16. ovoga Zakona, a vozači moraju zadovoljiti uvjete propisane pravilnikom iz članka 10. stavka 4. ovoga Zakona.

(5) Prijevoz iz stavka 4. ovoga članka može obavljati prijevoznik koji posjeduje važeću licenciju za obavljanje unutaršnjeg prijevoza putnika ili licenciju za autotaksi prijevoz ili licenciju za posebne oblike prijevoza putnika u unutaršnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika.

Članak 78.

(1) Na teritoriju Republike Hrvatske dozvoljeno je korištenje vozila koja su unajmili prijevoznici koji imaju poslovni nastan u drugoj državi članici, radi obavljanja prijevoza između država članica, pod uvjetom da:

- je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima bilo koje države i koristi se u skladu s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i Uredbom (EZ) br. 1072/2009
- je vozilo registrirano u skladu s propisima druge države članice
- se ugovor odnosi samo na najam vozila bez vozača
- vozilo u najmu koristi samo najmoprimac za vrijeme trajanja ugovora o najmu i
- unajmljenim vozilom upravlja samo vozač zaposlen kod najmoprimca ili najmoprimac osobno.

(2) Ispunjavanje uvjeta iz stavka 1. ovoga članka dokazuje se sljedećim dokumentima:

- ugovorom o najmu ili ovjerenom preslikom ugovora o najmu u kojem su, među ostalim, navedeni podaci o najmodavcu i najmoprimcu, datum sklapanja ugovora, trajanje ugovora te podaci o vozilu ili

– u slučaju kada vozač nije najmoprimac, u vozilu se mora nalaziti ugovor o radu ili ovjerena preslika ugovora o radu u kojem su navedeni podaci o najmoprimcu i vozaču, datum sklapanja ugovora o radu, rok trajanja ugovora o radu ili posljednji obračunski platni listić ili obrazac prijave vozača na zdravstveno i mirovinsko osiguranje.

(3) Dokazi o ispunjavanju uvjeta iz stavka 1. ovoga članka moraju se nalaziti u vozilu i vozač ih je u slučaju kontrole dužan pokazati osobi ovlaštenoj za nadzor.

(4) Dokumenti iz stavka 2. ovoga članka mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentima koje izdaje nadležno tijelo države članice.

(5) Odredbe ovoga članka ne primjenjuju se na prijevoz za vlastite potrebe.

(6) Domaći prijevoznik može radi obavljanja prijevoza između država članica unajmiti vozilo za cestovni prijevoz tereta bez vozača u drugoj državi članici pod uvjetima iz stavka 1. ovoga članka i uz posjedovanje dokumenata iz stavka 2. ovoga članka.

Članak 78.a

(1) Prijevoznik koji ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj može za obavljanje unutarnjeg i međunarodnog prijevoza tereta koristiti unajmljena vozila za cestovni prijevoz tereta ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 78. ovoga Zakona.

(2) Ako prijevoznik s poslovnim nastanom na području Republike Hrvatske koristi unajmljeno vozilo za cestovni prijevoz tereta registrirano i stavljeno u promet u skladu s propisima druge države članice može:

– to vozilo koristiti najdulje tri uzastopna mjeseca svake kalendarske godine, a ugovor o najmu, u tom slučaju, može biti sklopljen na najviše tri uzastopna mjeseca

– to vozilo koristiti i nakon isteka roka od tri uzastopna mjeseca u istoj kalendarskoj godini ako je registrirano i stavljeno u promet u skladu s hrvatskim nacionalnim propisima

– koristiti najviše 25 % unajmljenih vozila u odnosu na ukupan broj teretnih vozila koje ima na raspolaganju na temelju članka 5. stavka 1. točke (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009, na dan 31. prosinca godine koja prethodi sklapanju ugovora o korištenju unajmljenog vozila ili na dan na koji počinje koristiti unajmljeno vozilo.

(3) Prijevozniku koji ima ukupan broj teretnih vozila do četiri, dopušteno je koristiti jedno unajmljeno vozilo.

(4) Vozilom za cestovni prijevoz tereta koje je registrirano i stavljeno u promet u skladu s propisima druge države članice nije dopušteno na državnom području Republike Hrvatske obavljati prijevoz tereta za vlastite potrebe.

Članak 111.

(1) Lakim prekršajem pravne osobe ili fizičke osobe – obrtnika smatra se:

– ako domaći prijevoznik danom dostave licencije započne obavljati one vrste prijevoza putnika ili tereta koji nisu navedeni u licenciji (članak 24. stavak 1.)

– ako domaći prijevoznik započne obavljati prijevoz vozilima za koja nema izvod iz licencije ili ako autotaksi prijevoznik započne obavljati autotaksi prijevoz vozilima koja nisu upisana u evidenciju iz članka 14. stavka 7. ovoga Zakona (članak 24. stavak 2.)

– ako domaći prijevoznik ne obavijesti izdavatelja licencije o svakoj promjeni podataka na temelju kojih je licencija izdana, u roku od osam dana od dana promjene (članak 25. stavak 1.)

– ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 19. ovoga Zakona (članak 32. stavak 4.)

- ako prijevoznik ne izda svakom putniku voznu kartu sukladno odredbama članka 36. stavka 1. ovoga Zakona (članak 36. stavak 5.)
- ako prijevoznik ne izvršiti bez odgode autobusni kolodvor, odnosno putnički terminal s kojeg započinje prijevoz po voznom redu u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili o zakašnjenju u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno 30 minuta na međuzupanijskoj liniji (članak 37. stavak 1.)
- ako prijevoznik o privremenom prekidu prijevoza iz članka 38. stavka 1. ovoga Zakona ne izvršiti javnost sredstvima javnog priopćavanja ili preko svoje mrežne (web) stranice odmah nakon nastanka okolnosti koje su taj prekid izazvale (članak 38. stavak 2.)
- ako prijevoznik o trajnoj obustavi prijevoza iz članka 39. stavka 1. ovoga Zakona na određenoj liniji ne izvršiti javnost putem medija ili vlastite mrežne (web) stranice (članak 39. stavak 5.)
- ako prijevoznici koji zajednički obavljaju prijevoz, isti prijevoz ne obavljaju sukladno odredbama ugovora o zajedničkom obavljanju prijevoza, odredbama ovoga Zakona te uvjetima iz dozvole (članak 40. stavak 8.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika vozilima koja nemaju na vidljivom mjestu istaknutu oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja, cjenik i vrijeme polaska (članak 45. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika, a da se u vozilu ne nalazi nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument ako je povremeni prijevoz putnika reguliran ugovorom kojim je obuhvaćeno više putovanja (članak 46. stavak 7.)
- ako prijevoznik trajno obustavi međunarodni linijski prijevoz putnika prije nego što Ministarstvo donese rješenje o ukidanju dozvole (članak 67. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država članica suprotno odredbama Uredbe (EZ) br. 1073/2009 i Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014 (članak 70. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država koje su stranke potpisnice INTERBUS ugovora suprotno odredbama toga ugovora (članak 70. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država koje nisu stranke potpisnice INTERBUS ugovora suprotno dvostranim (bilateralnim) ugovorima između država i suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 70. stavak 4.)
- ako domaći prijevoznik ne popunjava putni list prilikom obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država članica kao kabotaže (članak 70. stavak 5.)
- ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru nema vlastitu mrežnu (web) stranicu ili ako na njoj nema prikaz svih važećih vozničkih redova i svih ostalih informacija relevantnih za pravodobno i potpuno informiranje putnika (članak 98. stavak 8.)
- ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru ne vodi očevidnik o dolascima i polascima autobusa u predviđenom radnom vremenu kolodvora (članak 101. stavak 1.)
- ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru ne izvršiti inspekciju cestovnog prometa Ministarstva o neobavljanju prijevoza na odobrenim linijama i o obavljanju prijevoza suprotno izdanim dozvolama te o svim ostalim nepravilnostima u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika, do desetog dana u tekućem mjesecu za protekli mjesec (članak 101. stavak 2.)
- ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom ili teretnom kolodvoru pruža kolodvorske usluge tako da iste usluge nisu dostupne svim korisnicima pod jednakim uvjetima (članak 103. stavak 1.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 920,00 do 3980,00 eura.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 920,00 do 3980,00 eura.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 390,00 do 920,00 eura.

Članak 112.

(1) Lakim prekršajem fizičke osobe – vozača smatra se:

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

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

– ako vozač u vozilu tijekom prijevoza nema potvrdu da vozilo zadovoljava posebne uvjete iz članka 13. stavka 1. ovoga Zakona (članak 13. stavak 6.)

– ako tijekom prijevoza vozač domaćeg prijevoznika u vozilu nema izvod iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz (članak 23. stavak 14.)

– ako tijekom prijevoza vozač autotaksi vozila u vozilu nema običnu presliku licencije za obavljanje autotaksi prijevoza (članak 23. stavak 15.)

– ako vozač ne izda putniku voznu kartu sa svim propisanim elementima (članak 36. stavci 2. i 5.)

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

– ako vozač prijevoznika u vozilu nema dokument iz kojeg je razvidno da je riječ o jednom od prijevoza iz članka 89. stavka 1. ovoga Zakona (članak 89. stavak 2.).

(2) Lakšim prekršajem druge fizičke osobe smatra se:

– ako upravitelj prijevoza ne upravlja stvarno i kontinuirano prijevoznom djelatnošću poduzeća, ako nije povezan s poduzećem, te ako nema boravište u Zajednici protivno odredbama Uredbe (EZ) br. 1071/2009 (članak 20. stavak 2.)

– ako pratitelj izvanrednog prijevoza tereta ne označi i ne opremi vozilo sukladno pravilniku kojim se uređuje izvanredni prijevoz (članak 92.a. stavak 12.).

(3) Za prekršaje iz stavaka 1. i 2. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila, upravitelj prijevoza odnosno pratitelj izvanrednog prijevoza tereta novčanom kaznom u iznosu od 60,00 do 130,00 eura.

Članak 113.

(1) Teškim prekršajem pravnih osoba i fizičkih osoba – obrtnika smatra se:

– ako prijevoznik dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema valjanu karticu autotaksi vozača (članak 12.b stavak 9.)

- ako prijevoznik obavlja javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja ne zadovoljavaju posebne uvjete propisane ovim Zakonom i pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona (članak 13. stavak 7.)
- ako prijevoznik na zahtjev korisnika prijevoza ne učini Opće uvjete prijevoza dostupnima ili ako ih javno ne objavi na svojim mrežnim stranicama ili na drugi odgovarajući način (članak 32. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika neadekvatnim vozilom ili bez pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 44. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika bez popisa putnika koji se mora nalaziti u vozilu za vrijeme prijevoza (članak 44. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika, a da se u vozilu ne nalazi preslika ugovora, izvod iz licencije za obavljanje unutarnjeg prijevoza ili ovjerena vjerodostojna preslika licencije Zajednice za međunarodni prijevoz kao javnu uslugu; dokaz kojim se dokazuje radni status vozača kod prijevoznika koji obavlja prijevoz i/ili potvrda za vozače iz trećih država, ako je vozač obveznik njezina posjedovanja (članak 44. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika tako da prevozi putnike koji nisu upisani u popis putnika (članak 44. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika bez dozvole u slučaju obavljanja posebnog linijskog prijevoza putnika koji nisu navedeni u popisu putnika u mjestu i iz mjesta u kojima ne postoji organizirani javni linijski prijevoz putnika (članak 44. stavak 8.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika suprotno definiciji shuttle prijevoza iz članka 4. stavka 1. točke 49. ovoga Zakona (članak 45. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika neadekvatnim vozilom (članak 46. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika tako da isti sadrži ponovljene elemente linijskog i posebnog linijskog prijevoza i autotaksi prijevoza (članak 46. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika bez pisanog ugovora sklopljenog između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 46. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 1. ovoga Zakona ili ako ukrca putnika i započne prijevoz na području jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba za koju nema dozvolu (članak 48. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz, a da u vozilu nema uključen taksimetar ako pruža uslugu putem taksimetra ili ako na vidljivom mjestu u vozilu nema istaknut cjenik (članak 48. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz, a da u vozilu nema uključenu elektroničku aplikaciju iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja ako pruža uslugu putem aplikacije (članak 48. stavak 4.)
- ako strani prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske suprotno odredbama međunarodnog ugovora (članak 49.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 50. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz neadekvatnim vozilom (članak 50. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz suprotno voznom redu (članak 50. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz bez ugovora o mikroprijevozu potpisanog između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 50. stavak 4.)
- ako prijevoznik tranzitni linijski prijevoz putnika preko teritorija Republike Hrvatske obavlja bez dozvole ili suprotno izdanoj dozvoli (članak 65. stavak 1.)
- ako prijevoznik u autobusu nema izvornik dozvole koji glasi na prijevoznika koji obavlja prijevoz ili nema izvornik dozvole i ugovor o podvozarstvu sklopljen između prijevoznika na kojeg glasi dozvola i prijevoznika koji obavlja prijevoz na temelju ugovora o podvozarstvu

ovjeren kod javnog bilježnika prilikom obavljanja tranzitnog linijskog prijevoza putnika preko teritorija Republike Hrvatske (članak 65. stavak 2.)

– ako prijevoznik nema dozvolu iz članka 70. stavka 8. ovoga Zakona (članak 70. stavak 8.)

– ako prijevoznik koristi strane dozvole za prijevoz tereta u međunarodnom cestovnom prometu tako da ih koristi za vozila za koja nema važeću ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice (članak 86. stavak 1.)

– ako prijevoznik koristi stranu dozvolu tako da se strana dozvola ne nalazi u vozilu za cijelo vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza tereta (članak 86. stavak 2.)

– ako prijevoznik koristi stranu dozvolu tako da nije pravilno popunio dozvolu odnosno ako je mijenjao podatke unesene u dozvolu (članak 86. stavak 3.)

– ako prijevoznik koristi stranu dozvolu tako da je ne koristi u skladu s njezinom namjenom ili ako je ustupi drugom prijevozniku (članak 86. stavak 4.)

– ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru ne objavi informacije o svim voznim redovima autobusa svih prijevoznika koji koriste autobusni kolodvor i ako o istom ne daje informacije i ako ne vrši prodaju voznih karata prijevoznika bez diskriminacije (članak 98. stavak 7.)

– ako djelatnost pružanja kolodvorskih usluga obavlja pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik koja nije registrirana za obavljanje te djelatnosti, koja nema u vlasništvu ili u zakupu objekt autobusnog kolodvora te koja nema licenciju za obavljanje te djelatnosti (članak 99. stavak 1.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 1980,00 do 6630,00 eura.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 1980,00 do 6630,00 eura.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 920,00 do 1980,00 eura.

Članak 114.

(1) Teškim prekršajem fizičke osobe – vozača smatra se:

– ako vozač autotaksi vozila nema valjanu karticu autotaksi vozača (članak 12.b stavak 1.)

– ako vozač u vozilu nema ili ako osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže suglasnost izdavatelja dozvole za obavljanje podvozarstva (članak 42. stavak 3.)

– ako vozač prijevoznika u javnom linijskom prijevozu putnika postupa tako da ne prihvati i ne preveze svaku osobu uz prihvat prtljage sukladno odredbama Općih uvjeta prijevoza ili ako ne poštuje vozni red i ostale uvjete iz dozvole, odnosno ugovora o prijevozu ili ako koristi mjesta za zaustavljanje koja nisu predviđena voznim redom ili ako ukrcava ili iskrcava putnike izvan autobusnih kolodvora, putničkih terminala ili autobusnih stajališta koji su određeni voznim redom ili ako osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže izvod iz licencije za obavljanje unutarnjeg prijevoza ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz kao javnu uslugu ili ako u vozilu nema ispravno popunjeni putni radni list u županijskom i međužupanijskom javnom linijskom i posebnom linijskom prijevozu i mikroprijevozu ili ako u vozilu nema primjerak ugovora o podvozarstvu ili ako u vozilu nema primjerak dozvole, ovjerenog voznog reda ili drugog dokumenta na temelju kojeg se obavlja prijevoz putnika u običnoj preslici ili ako nema u vozilu dokaz kojim se dokazuje radni status vozača kod prijevoznika koji obavlja prijevoz ili ako nema u vozilu potvrdu za vozače iz trećih država ako je obveznik njezina posjedovanja (članak 43. stavak 1.)

- ako vozač prijevoznika obavlja shuttle prijevoz putnika ako u vozilu za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza nema presliku ugovora i cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 6. i 10. ovoga Zakona (članak 45. stavak 3.)
- ako vozač prijevoznika obavlja povremeni prijevoz putnika a da u vozilu nema presliku ugovora o prijevozu i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 6. i 10. ovoga Zakona (članak 46. stavak 6.)
- ako vozač prijevoznika u vozilu nema ili u slučaju kontrole osobi ovlaštenoj za nadzor ne dokaže ispunjavanje uvjeta kojima se dopušta korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta, odnosno ako nema ugovor o najmu ili ovjerenu presliku ugovora o najmu u kojem su, među ostalim, navedeni podaci o najmodavcu i najmoprimcu, datum sklapanja ugovora, trajanje ugovora te podaci o vozilu ili kada vozač nije najmoprimac, ako se u vozilu ne nalazi ugovor o radu ili ovjerena preslika ugovora o radu u kojem su navedeni podaci o najmoprimcu i vozaču, datum sklapanja ugovora o radu, rok trajanja ugovora o radu ili posljednji obračunski platni listić ili obrazac prijave vozača na zdravstveno i mirovinsko osiguranje (članak 78. stavak 3.)
- ako vozač prijevoznika u slučaju kontrole osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže teretni list (članak 79. stavak 2.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila novčanom kaznom u iznosu od 130,00 do 260,00 eura.

Članak 115.

(1) Vrlo teškim prekršajem smatra se:

- ako pravne i fizičke osobe – obrtnici provode programe za stjecanje početnih kvalifikacija ili periodične izobrazbe vozača bez rješenja Ministarstva (članak 11. stavak 1.)
- ako centri za osposobljavanje obavljaju povjerene im poslove suprotno izdanom rješenju i ovom Zakonu (članak 11. stavak 4.)
- ako ispitni centri obavljaju povjerene im poslove bez rješenja Ministarstva (članak 11.a stavak 1.)
- ako ispitni centri obavljaju povjerene im poslove suprotno izdanom rješenju i ovom Zakonu (članak 11.a stavak 7.)
- ako prijevoznik nije stručno osposobljen, odnosno ako nema zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza ili ako nema sklopljen ugovor o obavljanju poslova upravitelja prijevoza s fizičkom osobom koja je stručno osposobljena, odnosno pravnom osobom koja ima zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza (članak 20. stavak 1.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ne pruža svoje prijevozne usluge svim korisnicima prijevoza bez diskriminacije i pod jednakim uvjetima ili ako ne donese i ne primjenjuje cjenik prijevoznih usluga i ako putnicima ne izdaje vozne karte sukladno cjeniku ili ako obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu suprotno odredbama ovoga Zakona, potpisanim ugovorima o javnoj usluzi, važećim voznim redovima, važećim dozvolama, važećim cjenicima te Općim uvjetima prijevoza ili ako za vrijeme prijevoza u vozilu nema primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) i po kojima se prijevoz obavlja ili ako za vrijeme prijevoza u vozilu nema ostalu dokumentaciju propisanu odredbama ovoga Zakona ili ako se ne brine za red, sigurnost i redovitost obavljanja prijevoza ili ako javno, a najmanje na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način, ne objavi početak, izmjenu ili prestanak obavljanja prijevoza po određenom voznom redu, liniji odnosno dozvoli (članak 34.)

- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u županijskom prijevozu ili međužupanijskom prijevozu jednim vozilom održava prijevoz temeljem više od jedne dozvole, odnosno voznog reda, osim u uvjetima kada to dozvoljava razina prijevozne potražnje sukladno odredbama članka 41. stavka 3. ovoga Zakona (članak 41. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza bez odgovarajuće licencije ili protivno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 16. ovoga Zakona ili ako vozači ne zadovoljavaju uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 9. ovoga Zakona (članak 51. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem bez odgovarajuće licencije (članak 51. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu suprotno izdanoj dozvoli i njezinim sastavnim dijelovima (itineraru, cjeniku i voznom redu), bez dozvole ili drugim vozilom osim autobusima (članak 62. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja međunarodni linijski prijevoz putnika na području država članica bez dozvole Zajednice ili suprotno toj dozvoli (članak 63. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države bez dozvole ili suprotno izdanoj dozvoli i njezinim sastavnim dijelovima (itineraru, cjeniku i voznom redu) (članak 64. stavak 1.)
- ako domaći prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između država članica kao kabotažu, a ne popunjava putni list (članak 68. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih država bez pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika ili bez dozvole ili drugim vozilima osim autobusima (članak 69. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja javni prijevoz tereta bez ugovora o prijevozu, suprotno ugovoru o prijevozu ili suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 75.)
- ako strani prijevoznik obavlja prijevoz tereta u Republiku Hrvatsku ili iz nje bez dozvole (članak 87. stavak 1.)
- ako strani prijevoznik za cijelo vrijeme trajanja vožnje na teritoriju Republike Hrvatske u vozilu nema pravilno popunjenu dozvolu za prijevoz tereta (članak 87. stavak 5.)
- ako strani prijevoznik obavlja unutarnji prijevoz (kabotažu) na teritoriju Republike Hrvatske kada to nije predviđeno međunarodnim ugovorom odnosno u suprotnosti s međunarodnim ugovorom (članak 90. stavak 1.)
- ako strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije, koji obavljaju prijevoz tereta za treće zemlje ili iz njih nemaju potrebne dozvole za prijevoz tereta (članak 92.a stavak 4.)
- ako domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije obavljaju izvanredni prijevoz bez dozvole odnosno ako se utvrdi da osovinsko opterećenje, ukupna masa i/ili dimenzije vozila premašuju dozvoljene veličine (članak 92.a stavak 10.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja nisu u vlasništvu pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe ili koja nisu uzeta u zakup (članak 93. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a da se dokaz o raspoloživosti vozila za takav prijevoz ne nalazi u vozilu (članak 93. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da vozilom ne upravlja osoba zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili sama fizička osoba – obrtnik (članak 93. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da se u vozilu ne nalazi dokaz da je osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili je sama fizička osoba (članak 93. stavak 4.)

- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da vozila kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe nisu označena i opremljena sukladno propisu iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona (članak 93. stavak 5.)
- ako prijevoznik nije prijavio obavljanje prijevoza za vlastite potrebe nadležnom upravnom tijelu (članak 93. stavak 6.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe prije izdavanja Prijave prijevoza za vlastite potrebe (članak 93. stavak 8.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da se izvod Prijave prijevoza za vlastite potrebe ne nalazi u vozilu (članak 93. stavak 11.)
- ako prijevoznik obavlja međunarodni prijevoz osoba za vlastite potrebe tako da ne pribavi potvrdu o prijavi prijevoza za vlastite potrebe (članak 94. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz osoba za vlastite potrebe tako da se potvrda o prijavi prijevoza za vlastite potrebe za vrijeme prijevoza ne nalazi u vozilu (članak 94. stavak 3.)
- ako prijevoznik koji obavlja prijevoz putnika za vlastite potrebe u unutarnjem cestovnom prometu u vozilu nema dokaz da obavlja prijevoz za vlastite potrebe (članak 94. stavak 6.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 43. ovoga Zakona ili bez ispunjenih dodatnih uvjeta za obavljanje prijevoza tereta za vlastite potrebe (članak 95. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe tako da u vozilu tijekom obavljanja prijevoza nema dokaz da obavlja prijevoz za vlastite potrebe (članak 95. stavak 2.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika na županijskim, međuzupanijskim i međunarodnim linijama u mjestu u kojem postoji autobusni kolodvor ne koristi taj autobusni kolodvor (članak 100. stavak 1.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 3310,00 do 9290,00 eura.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 3310,00 do 9290,00 eura.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 1320,00 do 3310,00 eura.

Članak 116.

(1) Najtežim prekršajem smatra se:

- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen (članak 5. stavak 4.) – veza članka 5. stavak 5.
- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema pravo upravljati tim vozilom s obzirom na životnu dob (članak 8. stavak 6.)
- ako centar za osposobljavanje i ispitni centar provodi početnu kvalifikaciju za vozače državljanke država članica u Republici Hrvatskoj koji u njoj nemaju uobičajeno boravište, ako provodi početnu kvalifikaciju za vozače državljanke trećih država koji nisu zaposleni u pravnim osobama ili obrtima s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj odnosno koji za njih ne rade te ako provode periodičnu izobrazbu u Republici Hrvatskoj za vozače državljanke država članica i vozače državljanke trećih država koji u njoj nemaju uobičajeno boravište ili u njoj ne rade (članak 10. stavci 1., 2. i 3.)
- ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik odnosno druga fizička osoba obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta u unutarnjem cestovnom prometu bez licencije ili

ako nije upisana u sudski odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza (članak 14. stavak 1.)

– ako autotaksi prijevoznik ne vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz (članak 14. stavak 8.)

– ako autotaksi prijevoznik na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor ne da evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz na uvid (članak 14. stavak 10.)

– ako autotaksi prijevoznik ne prijavi izdavatelju licencijske promjene u evidenciji u roku od osam dana od dana nastanka promjene (članak 14. stavak 11.)

– ako prijevoznik obavlja djelatnost na temelju izdane licencijske za vrijeme trajanja mjere o privremenoj zabrani obavljanja djelatnosti (članak 26. stavak 6.)

– ako prijevoznik danom pravomoćnosti i izvršnosti rješenja o trajnom ukidanju licencijske ne obustavi obavljanje djelatnosti za koju je licencijska izdana (članak 27. stavak 5.)

– ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik odnosno druga fizička osoba obavlja djelatnost međunarodnog javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta bez licencijske Zajednice ili ako nije upisana u sudski odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza (članak 28. stavak 1.)

– ako prijevoznik povjeri obavljanje prijevoza vozaču iz trećih država kojemu nije izdana potvrda za vozače iz članka 5. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 (članak 30. stavak 4.)

– ako prijevoznik obavlja prijevoz putnika bez odgovarajuće dozvole odnosno ako nema potpisan ugovor o obavljanju županijskog prijevoza kao javne usluge (članak 33. stavci 2., 3. i 4.)

– ako pravna ili fizička osoba – obrtnik ili druga fizička osoba obavlja autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu bez licencijske ili dozvole ili suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 1. ovoga Zakona (članak 47. stavak 1.)

– ako strani prijevoznik obavlja prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu naizmjeničnim vožnjama bez dozvole (članak 71. stavak 1.)

– ako prijevoznik odnosno tvrtka za agencijsku djelatnost koju prijevoznik ovlasti ne obave Prijavu izvanrednog prijevoza (članak 92.a stavak 7.)

– ako prijevoznik Europske unije obavlja kabotažu u prijevozu tereta na području Republike Hrvatske suprotno Uredbi (EZ) br. 1072/2009 (članak 92.)

– ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik obavlja agencijsku djelatnost u cestovnom prijevozu bez licencijske ili ako nije registriran za obavljanje agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu (članak 96. stavak 2.)

– ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik obavlja djelatnost pružanja kolodvorskih usluga na teretnim kolodvorima bez licencijske (članak 102. stavak 1.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 4640,00 do 13.270,00 eura.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik odnosno druga fizička osoba novčanom kaznom u iznosu od 4640,00 do 13.270,00 eura.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 2650,00 do 4640,00 eura.

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

Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

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 prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona	
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: Ne	
2.	UTVRĐIVANJE PROBLEMA		
2.1.	<p>Kontinuiranim praćenjem stanja na tržištu autotaksi usluga, posebno nakon liberalizacije tržišta koja je bila usmjerena prema zadovoljenju potražnje za tom uslugom, uočena je potreba za izmjenama važećeg normativnog okvira kako bi se korigirali utvrđeni nedostaci, a sve u svrhu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sprečavanja mogućnosti nekontroliranog i neopravdanog rasta cijena usluga autotaksi prijevoza putnika, te zlouporaba u naplati usluga na štetu krajnjih korisnika - transparentnog poslovanja pod jasno definiranim uvjetima - osiguranja profesionalnog i ovlaštenog obavljanja djelatnosti - povećanja učinkovitosti nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza od strane ovlaštenih tijela <p>Izostanak propisivanja načina određivanja cijena usluga i nadzora nad istim mogao bi utjecati na ograničavanje i narušavanje tržišnog natjecanja, te dovesti do stvaranja nepovoljnog poslovnog okruženja, pri čemu bi pojedini pružatelji autotaksi usluge neopravdano stjecali korist na štetu savjesnih i odgovornih prijevoznika koji posluju u skladu sa propisima i tržišnim načelima.</p>		
2.2.	Izvor podataka:		
	U svrhu izrade Nacrta prijedloga zakona provedena je analiza zaprimljenih predstavlki i primjedbi građana o nepravilnostima u obavljanju autotaksi prijevoza, zatim očitovanja i prijedloga stručnih tijela i gospodarskih udruženja, te stajališta predstavnika lokalne samouprave, privatnog sektora i digitalnih radnih platformi, a koji su ukazivali na nužnost		

	propisivanja mjera unutar djelatnosti autotaksi prijevoza radi uređenja tržišta i zaštite krajnjih korisnika.
3.	UTVRĐIVANJE POSEBNOG CILJA
3.1.	Opis posebnog cilja
	<p>Radi postizanja sigurnosti i povjerenja krajnjih korisnika u pružatelje usluga autotaksi prijevoza nužno je osigurati transparentnu, pravednu i predvidljivu cijenu usluga, propisivanjem pravne osnove za uvođenje načina određivanja cijena autotaksi usluga čime će se osigurati obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza pod usporedivim uvjetima, zaštititi ekonomski interes korisnika i spriječiti mogućnost nekontroliranog i neopravdanog rasta cijena usluga autotaksi prijevoza putnika.</p> <p>Normiranjem ovlasti kojom se Agenciji za komercijalnu djelatnost omogućuje uvid u evidenciju koju vodi ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, postići će se jednostavniji i brži postupak provjere potrebnih kvalifikacija, odnosno provjere ispunjavanja uvjeta za izdavanje kartice autotaksi vozača, utvrđivanjem važenja vozačke dozvole u realnom vremenu, kao i naknadnom kontinuiranom provjerom valjanosti iste. Navedenim će se, uz proširenu provjeru uvjeta dobrog ugleda uvidom u prekršajnu evidenciju, radi sveobuhvatne provjere ispunjavanja uvjeta kako bi se osiguralo ovlašteno obavljanje djelatnost autotaksi prijevoza putnika.</p> <p>Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe ("Narodne novine", br. 50/18, 56/19, 107/20, 127/21, 147/21, 74/22, 154/24 i 86/25) propisani su posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz u vezi s tehničkim karakteristikama vozila (dimenzije, kategorija, broj vrata, ekološka norma) i opremom vozila (oznaka TAXI na krovu vozila, oznake na bočnim stranama vozila, umjereni i odobreni taksimetar ili aplikacija, cjenik, fiskalna blagajna i ostalo), a ispunjavanje kojih se dokazuje Potvrdom o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz izdanom od stanice za tehnički pregled vozila. Uvođenjem posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, za čije izdavanje je uvjet posjedovanja navedene Potvrde, radi jednoznačnog i jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu u svrhu prepoznatljivosti i lakšeg nadzora nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika.</p> <p>Ovlast provedbe nadzora ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz propisana je, pored inspekcije cestovnog prometa, i drugim tijelima ovlaštenima za nadzor obavljanja autotaksi djelatnosti, poput službenika ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i carinske uprave te komunalnih i/ili prometnih redara jedinice lokalne samouprave, kao i što je propisana i ovlast navedenim tijelima da, nakon utvrđenih nepravilnosti, poduzimaju odgovarajuće mjere sukladno zakonu kojim se uređuje prekršajni postupak, čime će se značajno povećati učinkovitost nadzora korištenjem postojećih kapaciteta unutar navedenih tijela, te pokretanja postupka bez odgode i završetka istog u razumnom roku uz ostvarenje svrhovitosti, predvidljivosti i ekonomičnosti postupka.</p>

	Radi postizanja transparentnosti i osiguranja dostupnosti podataka o stvarnom stanju broja autotaksi vozila na određenom području jedinice lokalne samouprave, jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb imat će obvezu izdavanja dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz, te dužnost javne objave, na mrežnim stranicama, svih izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz.	
3.2.	Opis svrhe propisa	
	<p>Propisivanjem obveze isticanja maksimalne cijene autotaksi usluge kod korištenja aplikacije, usluga će biti predvidljiva i transparentna, te će se stvoriti sigurnost i povjerenje krajnjeg korisnika u ovu vrstu djelatnosti prijevoza putnika. Time se osigurava poslovanje svih prijevoznika pod usporedivim uvjetima te se sprječava nekontrolirani rast cijena i zlouporaba u naplati autotaksi usluga.</p> <p>Također, uspostaviti će se pojednostavljen i kontroliran sustav izdavanja kartica autotaksi vozača i dozvola po vozilu, kontinuirani nadzor i strože sankcije za nepoštivanje propisanih uvjeta i usklađivanje načina pružanja usluge autotaksi usluga putem elektroničkih aplikacija s zakonskim uvjetima.</p>	
3.3.	Razmotrena druga moguća normativna i nenormativna rješenja	
	<p>Druga normativna rješenja: propisana je obveza označavanja vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila, sukladno posebnom propisu. Ministarstvo unutarnjih poslova će izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisati vrstu registarskih pločica za autotaksi vozila, a podzakonskim propisom izgled i sadržaj istih, u svrhu njihovog posebnog označavanja čime bi se znatno pridonijelo kontroli načina obavljanja usluge autotaksi prijevoza putnika te uvjeta koje moraju zadovoljiti vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p>	
3.4.	Izvor podataka:	
	<p>U svrhu izrade Nacrta prijedloga zakona provedena je analiza zaprimljenih predstavi i primjedbi građana o nepravilnostima u obavljanju autotaksi prijevoza, zatim očitovanja i prijedloga stručnih tijela i gospodarskih udruženja, te stajališta predstavnika lokalne samouprave, privatnog sektora i digitalnih radnih platformi, a koji su ukazivali na nužnost propisivanja mjera unutar djelatnosti autotaksi prijevoza radi uređenja tržišta i zaštite krajnjih korisnika.</p>	
4.	UTVRĐIVANJE UČINAKA I ADRESATA	
4.1.	Posebni cilj:	
	Kao i točki 3.1.	
4.1.1.	Učinci na gospodarstvo:	Adresati:
	Konkurentnost gospodarstva, funkcioniranje tržišta i tržišnog natjecanja, tržište rada, zaštita potrošača	Poslovni subjekti koji obavljaju autotaksi prijevoz i građani, kao korisnici usluga autotaksi prijevoza

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:
	Nisu utvrđena druga područja.	Nisu utvrđeni adresati
5.	ANALIZA UTVRĐENIH UČINAKA I ADRESATA	
5.1.	Analiza učinaka i adresata u području gospodarstva:	
	<p>Polazeći od dinamičnih promjena u području autotaksi prijevoza i to dijelom uslijed djelovanja suvremenih digitalnih tehnologija koje se koriste u obavljanju djelatnosti, kao i sprečavanja nekontroliranog rasta cijena usluga i zlouporaba u naplati, uz osiguranje poboljšanja nadzora nad obavljanem ove djelatnosti, ocijenjeno je da je važeći zakonski okvir potrebno izmijeniti i dopuniti jasnim i primjenjivim zakonskim odredbama kako bi provedba zakona rezultirala uređenijim i sigurnijim tržištem autotaksi prijevoza.</p> <p>Nakon postupka konzultacija te zajedničkog rada u Radnoj skupini, postignut je dogovor o izradi Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu s namjerom stručnog nositelja da se, stupanjem na snagu izmjena i dopuna Zakona, uspostavi uređeno i sigurno tržište autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Izmjenama Zakona uvode se administrativni i tehnički zahtjevi za poslovne subjekte, poput obveze ishodačenja dozvola za svako pojedino vozilo kojim će se obavljati autotaksi prijevoz, kao i ispunjenje obveze označavanja vozila posebnim registarskim pločicama, a navedeno će adresatima stvoriti novi trošak kako bi se uskladili sa predloženim izmjenama. S druge strane, izmjene Zakona se mogu odraziti i na krajnje korisnike u smislu povećanja cijena usluga proizašlih uslijed uvođenja novih uvjeta poslovanja, kao i dovesti do smanjenja ponude i dostupnosti usluge.</p> <p>Cjenik autotaksi prijevoza, prema važećem zakonodavnom okviru, samostalno je utvrđivao prijevoznik, a isti je morao sadržavati najmanje cijenu po prijeđenom kilometru. Dakle, mogu se navesti i druge stavke cjenika u svrha da putnik unaprijed zna koja je najveća moguća cijena koju može platiti za vožnju u tom vozilu i da se ta cijena ne može povećati nakon vožnje, uz uvažavanje zadanih okvira. Ako prijevoznik pruža uslugu putem elektroničke aplikacije, putniku su iz aplikacije vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja, dok aplikacija mora biti uključena u vozilu tijekom pružanja usluge. Novim prijedlogom Zakona cjenik samostalno utvrđuje prijevoznik, a koji mora biti u skladu s načinom određivanja cijena autotaksi usluga propisanog Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, dok će se za pružanje usluge autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, putniku prije ulaska u vozilo, na vlastitom uređaju morati unaprijed biti vidljivi</p>	

	<p>maksimalna cijena i planirana ruta putovanja. Stoga, propisivanjem pravne osnove za uvođenje načina određivanja cijena autotaksi usluga osigurat će se veća transparentnost cijena, te obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza pod usporedivim uvjetima, zaštititi ekonomski interes korisnika i spriječiti mogućnost nekontroliranog i neopravdanog rasta cijena usluga autotaksi prijevoza putnika.</p> <p>Važećim odredbama Zakona ispunjavanje uvjeta dobrog ugleda dokazuje se uvjerenjem iz kaznene evidencije o činjenici nepostojanja pravomoćne osude za počinjenje kaznenog djela iz taksativno navedenih skupina kaznenih djela propisanih Kaznenim zakonom, kao i izrečene sigurnosne mjere te osude na druga kaznena djela na kaznu zatvora. U svrhu postizanja sigurnosti i povjerenja u autotaksi djelatnost, proširena je provjera uvjeta dobrog ugleda autotaksi vozača i na zaštitnu mjeru zabrane upravljanja motornim vozilom, izrečenu u prekršajnom postupku, a koja činjenica će se provjeravati uvidom u evidenciju ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, a uvodi se i obveza prijevoznika na kontinuiranu provjeru valjanosti kartice autotaksi vozača. Ovim će se osigurati da djelatnost autotaksi prijevoza putnika obavljaju isključivo ovlaštene osobe i to pomoću sveobuhvatne provjere ispunjavanja uvjeta za izdavanje kartice autotaksi vozača, te kontinuirane kontrole valjanosti kartice vozača.</p>
5.2.	<p>Analiza učinaka i adresata u području održivog razvoja:</p> <p>Nisu utvrđeni učinci ni adresati u području održivog razvoja.</p>
5.3.	<p>Analiza učinaka i adresata u području socijalne skrbi:</p> <p>Nisu utvrđeni učinci ni adresati u području socijalne skrbi.</p>
5.4.	<p>Analiza učinaka i adresata u području zaštite ljudskih prava:</p> <p>Nisu utvrđeni učinci ni adresati u području zaštite ljudskih prava.</p>
5.5.	<p>Analiza učinaka i adresata u drugim područjima:</p> <p>Nisu utvrđeni učinci ni adresati u drugim područjima.</p>
5.6.	<p>Izvor podataka:</p> <p>Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21., 114/22., 136/24.)</p> <p>Zakon o sigurnosti prometa na cestama ("Narodne novine" br. 67/08., 48/10., 74/11., 80/13., 158/13., 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., 42/20., 85/22., 114/22., 133/23., 145/24.)</p>
6.	<p>SAVJETOVANJE I KONZULTACIJE</p>
6.1.	<p>Za Nacrt prijedloga zakona i Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa provedeno je savjetovanje s zainteresiranom javnošću objavom na središnjem državnom portalu e-Savjetovanja u razdoblju od 16. travnja 2026. do 6. svibnja 2026.</p> <p>Ukupno je zaprimljeno 240 komentara na Nacrt prijedloga zakona, te 6 komentara za Obrazac iskaza.</p> <p>Nakon provedenog savjetovanja, razmotrene su primjedbe, mišljenja i prijedlozi, o čemu je izrađeno i objavljeno posebno izvješće.</p>

6.2.	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, s Konačnim prijedlogom zakona i Obrazac iskaza dostavit će se na mišljenje Uredu za zakonodavstvo Vlade Republike Hrvatske i nadležnim tijelima.	
7.	ZAKLJUČAK	
7.1.	<p>Pozitivni učinci:</p> <p>Propisivanjem pravne osnove za način određivanja cijena autotaksi usluga i preciznijim propisivanjem pružanja usluge autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije osigurava se poslovanje svih prijevoznika pod usporedivim uvjetima te se sprječava nekontrolirani rast cijena i zlorporaba u naplati autotaksi usluga. Propisivanje obveze isticanja maksimalne cijene autotaksi usluge kod korištenja aplikacije, ista će biti predvidljiva i transparentna, a posljedično će stvoriti sigurnost i povjerenje kod krajnjeg korisnika u ovu vrstu djelatnosti prijevoza putnika.</p> <p>Provjerom ispunjavanja uvjeta povodom zahtjeva za izdavanje kartice autotaksi vozača te kontinuiranom kontrolom ispunjavanja uvjeta na osnovu kojih je kartica izdana osigurat će se da djelatnost autotaksi prijevoza putnik obavljaju isključivo ovlaštene osobe.</p>	<p>Negativni učinci:</p> <p>Troškovi usklađivanja poslovnih subjekata s predloženim novim uvjetima poslovanja u vezi s pribavljanja dozvola za autotaksi prijevoz i označavanja vozila kojim se obavlja autotaksi prijevoz posebnim registarskim pločicama.</p>
7.2.	<p>Zaključak o učincima koji će proisteći iz provedbe:</p> <p>Predložene izmjene i dopune Zakona predstavljaju odgovor na dinamične promjene u sektoru autotaksi prijevoza, posebno one potaknute razvojem digitalnih tehnologija. Jedan od najvažnijih doprinosa jeste osiguranje transparentnosti cijena čime će se zaštititi ekonomski interes korisnika, te spriječiti nekontrolirani i neopravdani rast cijena, a omogućit će se obavljanje djelatnosti pod usporedivim uvjetima.</p> <p>Značajno se unaprjeđuje sigurnost i povjerenje u autotaksi djelatnost, od proširenja provjere uvjeta dobrog ugleda, te kontinuirane provjere valjanosti vozačke dozvole i kartice autotaksi vozača kako bi se osiguralo da djelatnost obavljaju isključivo ovlaštene osobe.</p> <p>Uvođenjem posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz omogućit će se jednoznačno i jasno označavanje vozila u prometu radi olakšavanja prepoznatljivosti kako za korisnike tako i prilikom provedbe nadzora obavljanja prijevoza koja ovlast se uz inspekciju cestovnog prijevoza, proširuje i na službenike ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i carinske uprave te komunalnih</p>	

	<p>i/ili prometnih redara jedinice lokalne samouprave, čime će se značajno povećati učinkovitost nadzora i sankcioniranja utvrđenih nepravilnosti.</p> <p>Transparentnost stvarnog broja autotaksi vozila na određenom području, osigurati će se i javnom objavom podataka o dozvolama izdanim na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba.</p> <p>Za poslovne subjekte uvode se novi administrativni i tehnički zahtjevi i to obveza posjedovanja dozvole za svako vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, te označavanje vozila posebnim registarskim pločicama. Troškovi usklađivanja za novim zakonskim okvirom mogli bi se odraziti na povećanje cijena, te potencijalno smanjiti ponudu i dostupnost usluga autotaksi prijevoza.</p> <p>Ipak, polazeći od cilja zaštite javnog interesa i povjerenja u djelatnost autotaksi djelatnost, predložene mjere predstavljaju nužan iskorak prema sigurnom i pravednom tržištu autotaksi prijevoza putnika, dok će konačni uspjeh ovisiti o uravnoteženoj provedbi koja će istovremeno štititi krajnje korisnike i omogućiti održivo poslovanje poslovnih subjekata.</p>
8.	PRILOZI
8.1	<p>Dokumenti u prilogu:</p> <p>Nema priloga.</p>
9.	OVJERA ČELNIKA STRUČNOG NOSITELJA
	<p>Potpis:</p> <p>POTPREDSJEDNIK VLADE I MINISTAR</p> <p>Oleg Butković</p> <p>Datum: 20. svibnja 2026.</p> 

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Izvešće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Izješćivanje o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Datum dokumenta	25. svibnja 2026.
Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Izvešće
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
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?	Hrvatska gospodarska komora, Hrvatska obrtnička komora, predstavnici Udruge gradova i digitalnih radnih platformi
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način? Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje? Ako nije, zašto?	DA, na središnjem državnom portalu za savjetovanja sa zainteresiranom javnošću „e-Savjetovanja“ u trajanju od 20 dana u razdoblju od 16. travnja 2026. do 6. svibnja 2026.: https://esavjetovanja.gov.hr/Econ/9827
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA, HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA, OBRTNIČKA KOMORA ISTARSKJE ŽUPANIJE UDRUŽENJE OBRTNIKA

PULA, UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT, VLAHO ĐEVOIĆ, IVAN BARIĆ, SAŠA NIŠAVIĆ, NENAD ZELIĆ, ANTE BUDIMIR, ZDRAVKO DUKIĆ, ŽIVANA BEGIĆ, ZORAN VUKASOVIĆ, FILIP ČAPETA, DOLORES HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA, HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA, OBRTNIČKA KOMORA ISTARSKJE ŽUPANIJE UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA, UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT, VLAHO ĐEVOIĆ, IVAN BARIĆ, SAŠA NIŠAVIĆ, NENAD ZELIĆ, ANTE BUDIMIR, ZDRAVKO DUKIĆ, ŽIVANA BEGIĆ, ZORAN VUKASOVIĆ, FILIP ČAPETA, DOLORES VODOPIJA-MILIĆ, ROBERT MILIĆ, ANTE UGRINA, PETAR ZANKI, MIROSLAV TADIĆ, INA ČALUŠIĆ, MARIO NEJAŠMIĆ, BOJAN JOVANOVIĆ, IVO ŠIŠEVIĆ, DAMIR GOLUŽA, SILVIA BRGIĆ, ROKO RADOVANČIĆ, LUKA MLIKOTA, GORAN PRIVRAT, MARKO BOJIĆ, FITIPALDI, OBRT ZA PRIJEVOZ, VL. MARIO KISIĆ, IKO LIVAJIĆ, NIKOLA MARINOVIĆ, ROBI GRDIĆ, SINIŠA KUŠEK, TONI KUZMANIĆ, DAVOR ŠPRLJAN, IVAN BULAT, AJDIN GRAČIĆ, ZORAN ZEN, SOFIA, OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ, VL. ŠIME BAKIJA, FILIP ŠLAT, ANTONIO FERLUGA, MATIJA RADELIĆ, JOSIP MATIĆ, NINO KRMPOTIĆ, MARIJAN RADELIĆ, MARIO MINDOLJEVIĆ, DOMAGOJ ŽIŽIĆ, DUJE ŠEVO, VLADIMIR NEŠKOVČIN, NIKŠA PASQUALICCHIO, PAVAO PRGOMET, MATIJA MALIĆ, HRVOJE ĐIKIĆ, VALENTINA DINIĆ, TONI PASQUALICCHIO, DUJE GRBEŠA, MATE SKENDER, ANITA JAKŠIĆ, ŠIME BAKIJA, GORAN VICKOVIĆ, UDRUGA TAXISTA ZADAR, ANTONIO ŠAKIĆ, JURA PRUGOVEČKI, VALERIO TOTIĆ, ŽELJKO KNEŽEVIĆ, ANĐELKO BURAZIN, MARIO JURIŠIĆ, BRANISLAV ĐUKIĆ, MIHOVIL BAKOTA, VESELJKO STANIŠIĆ, MARTINA GRGAC, MAKSYM MAMEDOV, ANJA NOVAKOVIĆ, GORAN PRIVRAT, FILIP DELIĆ, AMAR, ZAJEDNIČKI OBRT ZA AUTOTAKSI PRIJEVOZ, VL. ALMIR MUJANOVIĆ I ALMA ČELIKOVIĆ MUJANOVIĆ, STIPE MAGANJIĆ, IKO LIVAJIĆ, ĐORĐE NJEGOVIĆ, STIJEPO BEATOVIĆ, VERISLAV SILADIĆ, MARIO MUSLIM, LIBURNIA TAXI, OBRT ZA TAXI PRIJEVOZ, VL. DOMAGOJ BOBINAC, ZORAN NOVAKOVIĆ, NIK, OBRT ZA AUTOTAKSI PRIJEVOZ, VL. NIKŠA PASQUALICCHIO, FILIP PARAT, MATE MATETIĆ, MARKO VERKOVIĆ, DAMIR ŠKARE, DRAGAN KATIĆ, DRAGAN KATIĆ, DAMIR MARKOVIĆ, INDE ROVINJ, OBRT ZA PRIJEVOZ PUTNIKA, VL. DENIS ŠTURMAN, DAVID ĐURIĆ, DAMJAN PETRIĆ, NIKŠA PERIĆ, LUCIA PETRINA, SANDRO ERCEG, JOSIP KUSTURA, IVAN BARIĆ, LEO LASIĆ, IGOR KLIŠANIN, ČEDOMIR TATALOVIĆ, SREČKO MELVAN, DAMIR ŠIPEK, MARIN CRNČIĆ, NENAD

	ZELIĆ, JURA PRUGOVEČKI, VJEKOSLAV MARIJANOVIĆ, SRĐAN HAČEK, MIRALEM BAŽDAR, BORNA TOVERNIĆ, MARIN CRNČIĆ, SILVIO OZIMEC, NATAŠA, OBRT ZA AUTOTAKSI PRIJEVOZ, VL. JOSIP DEDO, ANTE BUDIMIR, FILIP FRANCETIĆ, BRUNO SAMMA, ROBERT OŽVALD, DARKO ANIČIĆ, ROBERT UDOVIČIĆ, KRISTINA RADIĆ, HRVOJE ŠTEFAN, ANTONIO TISAJ
ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI Primjedbe koje su prihvaćene Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje	U prilogu
Troškovi provedenog savjetovanja	Provedba savjetovanja nije iziskivala dodatne financijske troškove

Izvrješće o provedenom savjetovanju - Savjetovanje s javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
1.	VLAHO ĐEVOIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Uvođenje minimalne ekonomske cijene prijevoza Smatramo nužnim uvođenje odredbe o minimalnoj financijski održivoj cijeni kilometra/usluge. Trenutačna potpuna liberalizacija bez donje granice dovodi do "predatorskog određivanja cijena" koje je često ispod operativnih troškova (gorivo, amortizacija,). Argument: Cijena koja ne pokriva osnovne troškove izravno ugrožava sigurnost prometa jer prijevoznici štede na održavanju vozila i odmaranju vozača kako bi opstali na tržištu. Određivanje minimalne cijene osiguralo bi fer utakmicu i dugoročnu održivost struke. Predlažem da Cijena usluga taxi prijevoza treba pratiti rast inflacije ili bar rast cijene goriva. Predlažem da se također ibrišu iz zakona max cijene vožnje do 5 km na vratima(tzv plahte) jer to zbunjuje korisnike ,misleći da je to cijena po gradu .S obzirom da imamo cijenike u vozilu(na 3 mjesta ,jedno naprijed,dva pozadi na sjedalima) a korisniku pokažemo cijenu vožne za njegovu rutu. Smatram cijenik max cijene do 5 km na vratima nepotrebnim, Uvođenje TX tablica- Ovakva mjera omogućuje trenutačnu vidljivost i lakši nadzor od strane policije i raznih inspenkcija . Time se eliminiraju nelegalni prijevoznici ("divlji" taksisti) ali bih napomenuo da će divljh prijevoznika biti i dalje ,ali su manje vidljivi.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
2.	IVAN BARIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	<p>Primjedba na članak 20. – Zahtjev za odbacivanjem prijedloga HOK-a</p> <p>Oštro se protivim ukidanju ugovornih upravitelja prijevoza i zahtijevam:</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovanje prava EU: Prijedlog HOK-a izravno krši članak 4. stavak 2. Uredbe (EZ) 1071/2009, koja izričito dopušta vanjske suradnike. Zahtijevam očitovanje Ministarstva o ovom neskladu.</p> <p>Zaštitu malih obrta: Obveza zapošljavanja znači gašenje mikro-obrtnika. Ne dopustite HOK-u uništavanje malog poduzetništva.</p> <p>Dobrovoljnu članarinu: Budući da HOK lobira protiv vlastitih članova, zahtijevam ukidanje obveznog doprinosa.</p> <p>S obzirom na kršenje EU uredbe, zahtijevam jasan i argumentiran odgovor na ove točke</p>		
3.	SAŠA NIŠAVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>- minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, što više uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.</p> <p>- nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p> <p>- upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>- ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunosti suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH.</p>		<p>opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
4.	SAŠA NIŠAVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Komentar na izmjene taxi zakona - hitna zaštita domaćih vozača:</p> <p>Ovakvo stanje na taxi tržištu postalo je neodrživo. Domaći vozači koji rade legalno, plaćaju poreze i ispunjavaju sve uvjete, danas su dovedeni na rub opstanka zbog nekontroliranog rada i nelojalne konkurencije.</p> <p>Najveći problem više nije zakon — nego njegovo neprovođenje.</p> <p>Na terenu svakodnevno rade vozači bez valjanih licenci, bez prijavljenog rada i bez poštivanja osnovnih pravila.</p> <p>Istovremeno, cijene se ruše do razine koja je neodrživa za bilo kakav legalan rad. To nije tržišna konkurencija, nego kaos.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Ako se hitno ne reagira, domaći taksisti će nestati, a tržište će preuzeti neregulirani i nekontrolirani sustavi.</p> <p>Zato tražimo konkretne mjere:</p> <p>Kontrole na terenu svaki dan, bez iznimke (posebno noću i u sezoni)</p> <p>Trenutno isključivanje iz prometa svih koji nemaju uredne dozvole</p> <p>Visoke kazne za vozače i platforme koje omogućuju ilegalan rad</p> <p>Javna objava i transparentnost nadzora – da se vidi tko krši zakon</p> <p>Potpuna kontrola stranih vozača i njihovog radnog statusa</p> <p>Dosta je ignoriranja problema. Ako država ne može ili ne želi provoditi zakon, onda se šalje jasna poruka da je pošten rad najmanje isplativ.</p> <p>Ovo nije borba protiv konkurencije — ovo je borba za red, zakon i opstanak domaćih ljudi koji žive od ovog posla.</p>		
5.	NENAD ZELIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Komentar se odnosi na pojedine komentare u kojima s traži ukidanje mogućnosti ugovornog upravitelja prijevoza, što je potpuni nonsens i još jedno financijsko opterećenje na mikro poduzetnike. Tako možemo razmatrati ukidanje mogućnosti ugovaranja usluge s računovodstvenim servisom, a umjesto toga obavezno zapošljavanje računovođe.</p> <p>Pored navedene usporedbe koja je za sve pametne dovoljna kako bi pokazala svu nelogičnost traženog, može se postaviti pitanje kakva je uopće potreba upravitelja prijevoza za taksi prijevoz ukoliko se radi o mikro poduzetniku s jednim ili dva taksi vozila.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
6.	ANTE BUDIMIR	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	Podržavam izmjene i dopune Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, poput autotaksi kartica, tx tablice, izvod licence, jedna licenca jedno vozilo. Smatram da ove	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU	<p>izmjene nisu dostatne. Predlažem strožu kontrolu platformi poput Ubera i Bolta. Platforme su prikriveni poslodavci, rade dumping cijena, određivaju cijene i tjeraju nas vozače da vozimo ispod ekonomske isplativosti . Izdaju u naše ime račune i fiskaliziraju ih i na njihovu proviziju plaćamo pdv. Ovo ne da je apsurdno nego je bolesno. Zatim od velike važnosti je da se formira minimalna cijena po kilometru da se zaštiti nas obrtnike , od njihovog dumpinga i njihove velike provizije.</p> <p>Visoke kazne za vozače i platforme koji omogućuju ilegalan rad koji nemaju uredne dozvole , i u evidenciji vozila imaju 2 vozila a u stvarnosti 500 vozila.</p>		<p>tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je istim člankom propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, a rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano navedenim Zakonom. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>
7.	ZDRAVKO DUKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Upravitelj prijevoza je osoba u firmi koja je zakonski odgovorna za organizaciju i vođenje transporta (kamioni, prijevoz robe/putnika).</p> <p>Za ove uber i bolt kretene koji podrzavaju da se platit 20 eura i imate upravitelja prijevoza a mi stari taxisti smo budale sta smo to svi položili 1500kuna a vama to skupo.I kad dodje kazna kome ce ic kazna tom kojeg placate 20 e mj ili godisnje a ni neznate je.Korumpiran je ovaj zakon,ko go ga je izglasao treba u zatvor.Od 2018 kradete pare ljudima koji vas placaji</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
8.	ŽIVANA BEGIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Jedan od najbitnijih problema sa čim se svakodnevno susreću poslovni subjekti koji se bave autotaksi prijevozom, posebno mali obrtnici su tzv. agregatori odnosno posrednici. Nažalost, ova tema nije spomenuta u predstavljanju Izmjena i dopuna Zakona, a mislim da je najbitnija za rješavanje problema u djelatnosti. I ovih dana svjedočimo optužnicama za utaju poreza od istih. Svi znamo da su iznosi puno veći od spomenutih 5 milijuna eura. Neplaćanjem poreza i ostalih obaveza su nelojalna konkurencija svim onima koji svoje obaveze plaćaju uredno. Treba ukinuti takvu vrstu posredništva ili kako se to već zove i svatko tko želi raditi u djelatnosti autotaksi prijevoza nek radi preko svog obrta ili firme. Ako u nijednoj drugoj djelatnosti u RH ne možete obavljati djelatnost na ovakav način, ne vidim zašto bi djelatnost autotaksi prijevoza bila iznimka. Također predlažem da vozila koja obavljaju djelatnost preko aplikacije Uber i Bolt nemaju taxi oznaku na krovu, kako je to uređeno u većini europskih zemalja.	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je istim člankom propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, a rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano navedenim Zakonom, tumačenje kojeg je u nadležnosti Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike.
9.	ZORAN VUKASOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Još jedan uzaludan pokušaj ministarstva da uredi javni prijevoz. U zadnjih 10 godina smo imali 6 izmjena zakona i 8 izmjena pravilnika, sve u pokušaju da se "uredi" tržište javnog prijevoza nakon što ste ga sami majstorski uneredili na Uberov zahtjev. I gle čuda, tržište još nije uređeno. Neće ni biti taman još 50 puta mijenjati zakon jer namjerno izbjegavate naciljati problem. Tog dana kada Uber i Bolt budu postali odgovorni za ljude koji za njih zarađuju, za svoje vozače, tog dana će se riješiti svi problemi. Kada Uber bude odgovoran	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>za svoje vozače, onda će prestati muljaže sa prijavama, rad na crno, prenaplaćivanje vožnji, prijevoz bez licenci i dozvola, sa autima stranih tablica, varanje na porezu i sve ostalo što stvara probleme. Polako, još 20 godina nereda pa ćete (valjda) i vi shvatiti.</p> <p>Posebno oduševljava genijalan prijedlog Frankovića o TX tablicama. Da bi Franković mogao kontrolirati tko ulazi u zonu posebnog prometa, genijalna ideja je da svi taksiji imaju TX tablice. Problem koji postoji samo u Dubrovniku, ali ajmo zbog toga svi nove prometne dozvole, nove tablice, mijenjaj podatke na računu, na evidenciji vozila, osiguravajuće kuće moraju dodati nove oznake u online trgovine, novi podaci na ENC uređajima, na automatskim parkiralištima....sve je to lako za Frankovića.</p> <p>Pitaj Boga da li će Slovenci priznati nove tablice koje se vode u sustavu vinjeta a isto vrijedi i za Mađare i Austrijance. Jer se sve vinjete kupuju online po broju tablice, Hrvatske tablice TX ne postoje u njihovim sustavima a ista vinjeta na novi auto ide samo u posebnim slučajevima. Pitanje je kako to urediti sa Mađarima, na kojem jeziku, ali nema veze, Franković ima genijalnu ideju.</p> <p>Kada odem na odmor u Makarsku sa svojim privatnim autom sa TX oznakama i kada mi na parkiralištu netko dođe i zatraži prijevoz do Brela, onda ću morati objašnjavati da ne radim, da sam na odmoru, da to što imam TX tablice ne znači da sada obavljam prijevoz, da uopće ne smijem voziti jer nemam dozvolu za Makarsku.....ali nema veze, genijalac Franković ima ideju. To je mnogo učen čovjek, taj Franković. On zna gdje su problemi, on zna rješenje....mnogo učen.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Predviđam nove izmjene zakona i pravilnika unutar godine dana. Koje će ponovo biti promašaj.</p> <p>Evo da vam skratim. Dokle god vi Uberu dozvoljavate da daje posao (vožnju) čovjeku koji radi na crno, bez prijave, bez dozvole, ili bez licence, koji radi 12 sati na dan a prijavljen je na sat vremena dnevno, i za to zakonski ne odgovara, do tada ćemo imati kaos. Kojeg ste vi sami zakuhali.</p>		
10.	FILIP ČAPETA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani!</p> <p>Trazimo uvođenje minimalne ekonomske cijene prijevoza. Smatramo nužnim uvođenje odredbe o minimalnoj financijski održivoj cijeni kilometra/usluge.</p> <p>Trenutačna potpuna liberalizacija bez donje granice dovodi do "predatorskog određivanja cijena" koje su "smiješne" one su često ispod operativnih troškova (gorivo, amortizacija,).</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
11.	DOLORES VODOPIJA-MILIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Predlažem da se izmjene i dopune o cestovnom prometu jasnije reguliraju. Uvođenje jasno definiranih minimalnih cijena ili tarifnih okvira doprinijelo bi stabilizaciji tržišta, zaštiti korisnika i osiguranju održivog poslovanja.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksličku djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktični žive od sezone.</p> <p>- vratiti vlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime, gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, štoviše uništavaju njihova domaća vozila koja tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktični modus operandi</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.		članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.
12.	ROBERT MILIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Smatram da je potrebno da se -formira minimalna cijena po kilometru radi zaštite obrtnika -poslovni subjekt registriran za taksličku djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. - vratiti vlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksu djelatnost na njihovom području. - mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktični modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
					obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.
13.	ANTE UGRINA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Predlažem ukidanje prakse oformljivanja tzv. radnih skupina kod pripreme izrada nacrtu izmjena.</p> <p>Članovi tih skupina nisu delegirani iz baze interesnih strana, a te skupine nisu niti radne jer su odradile tek inicijalni sastanak upoznavanja.</p> <p>Pošto je ovaj nacrt izmjena proizišao iz sastanka radne skupine koja nema legitimitet niti se kasnije aktivno sastajala - nemam daljnji komentar.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
14.	UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Opći komentar vezan uz članak 14. stavak 8. važećeg Zakona:</p> <p>Članak 14. stavak 8. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu koji glasi: "iznimno od odredbe 5. ovog članka, autotaksi prijevoznika vodi evidenciju vozila kojima obavlja javni cestovni prijevoz." predlažemo brisati.</p> <p>Obrazloženje: U predloženim izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu stoji kako se dozvola izdaje za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz. Iz toga razloga, ne postoji potreba da evidenciju vozila samostalno vodi autotaksi prijevoznik, već se s predloženim povratkom izvoda iz licence za vozilo kao obaveznog dokumenta u vozilu (umjesto preslike dozvole) prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, uz odredbu jedno vozilo-jedna dozvola uvodi red u djelatnost i daje direktan mehanizam mogućnosti</p>	Nije prihvaćen	Dužnost ažurnog vođenja evidencije vozila u koju su upisana sva vozila kojima prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz osigurava učinkovitost nadzora i provedbu važećih propisa.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			provjere da je dozvola izdana za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz.		
15.	UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Članak 12.</p> <p>Iza dosadašnjeg podstavka 2. koji postaje podstavak 1. dodaje se novi podstavak 2. koji glasi: “- ako domaći prijevoznik započne obavljati prijevoz vozilima za koja nema izvod iz licencije ili ako autotaksi prijevoznik započne obavljati autotaksi prijevoz vozilima koja nisu upisana u evidenciju iz članka 14. stavka 7. ovoga Zakona (članak 24. stavak 2.)”.</p> <p>Opći komentar: Iza dosadašnjeg podstavka 2. koji postaje podstavak 1. dodaje se novi podstavak 2. koji glasi: “- ako domaći prijevoznik započne obavljati prijevoz vozilima za koja nema izvod iz licencije.”</p> <p>Obrazloženje: Uz ranije predložene i opisane razloge vraćanja izvoda iz licencije kao obaveznog dokumenta u autotaksi vozilu te brisanja članka o tome da autotaksi prijevoznika samostalno vodi evidenciju vozila te uz objavu svih dozvola na mrežnim stranicama izdavatelja, ne postoji potreba prekršajne odredbe za neupisivanje vozila u evidenciju vozila.</p>	Nije prihvaćen	S obzirom na to da prijedlog uvođenja izvoda iz licencije kao obaveznog dokumenta u autotaksi vozilu nije prihvaćen, time prijedlog izmjena prekršajnih odredbi nije osnovan
16.	UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Opći komentar uz članak 20. stavke 1. i 2. trenutnog Zakona, koji se mijenjaju i glase:</p> <p>(1)Prijevoznik mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza.</p> <p>(2)Upravitelj prijevoza mora stvarno i kontinuirano upravljati prijevoznom djelatnošću poduzeća, biti povezan s poduzećem te imati boravište u Zajednici sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1071/2009.</p> <p>Obrazloženje:</p>	Nije prihvaćen	Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Odredbe u postojećoj verziji Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisivale su mogućnost da stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz bude zadovoljena sklapanjem ugovora o obavljanju poslova upravitelja prijevoza s fizičkom osobom koja je stručno osposobljena za upravitelja prijevoza, odnosno s pravnom osobom koja ima zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza. Osim toga, iznimka u Zakona za stvarnim i kontinuiranim upravljanjem prijevoznom djelatnošću poduzeća bila je propisana isključivo za autotaksi prijevoz.</p> <p>Smisao Uredbe EZ 1071/2009 je da se stručna osposobljenost osobe ili osoba dokazuje isključivo obveznim pisanim ispitom koji se, ako država članica tako odluči, može dopuniti usmenim ispitom. Iz toga razloga, smatramo kako je neophodno izmijeniti zakonsku regulativu te propisati kako za ispunjenje uvjeta stručne osposobljenosti fizička ili pravna osoba mora imati položen ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza ili zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza, bez mogućnosti sklapanja ugovora za obavljanje poslova upravitelja prijevoza.</p> <p>Ključna ideja Uredbe je da upravitelj prijevoza mora biti stvarno i trajno povezan s poduzećem i imati dokazanu stručnu osposobljenost, a ne samo "formalno" imenovan ugovorom. Na ovaj način dolazi do stvarne odgovornosti i nadzora te profesionalizacije djelatnosti.</p>		
17.	PETAR ZANKI	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	<p>Poštovani!</p> <p>Trazimo uvođenje minimalne ekonomske cijene prijevoza. Smatramo nužnim uvođenje odredbe o minimalnoj financijski održivoj cijeni kilometra/usluge.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU	Trenutačna potpuna liberalizacija bez donje granice dovodi do "predatorskog određivanja cijena" koje su "smiješne" one su često ispod operativnih troškova (gorivo, amortizacija,).		
18.	MIROSLAV TADIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>PRIJEDLOZI IZMJENA ZAKONA O TAKSI PRIJEVOZU</p> <p>S ciljem uvođenja reda na tržište, zaštite malih poduzetnika i osiguravanja poštenih uvjeta poslovanja, predlažu se sljedeće mjere:</p> <p>1. Uvođenje minimalne cijene po kilometru Predlaže se zakonsko definiranje minimalne cijene po kilometru. Obrazloženje: Time bi se spriječio damping kojim digitalne platforme ruše cijene kako bi eliminirale konkurenciju, dok vozače prisiljavaju na rad ispod razine isplativosti. Minimalna cijena osigurava održivo poslovanje i uredno podmirivanje svih obveza prema državi.</p> <p>2. Ograničenje rada na područje registracije (županije) Taksi prijevoznik može obavljati djelatnost isključivo na području županije u kojoj je registriran. Obrazloženje: Ova mjera sprječava pojavu tzv. „taksi nomada“, posebno izraženu u turističkoj sezoni. Takvi vozači turistima često pružaju vrlo lošu ili nikakvu dodatnu uslugu – ne poznaju grad, ne mogu dati osnovne informacije i ne doprinose kvaliteti turističkog iskustva, za razliku od lokalnih prijevoznika koji poznaju sredinu i predstavljaju dio ukupne usluge destinacije.</p> <p>3. Vraćanje ovlasti lokalnoj samoupravi Gradovima i općinama potrebno je vratiti ovlasti za uređivanje taksi djelatnosti na svom području. Obrazloženje: Tijekom turističke sezone dolazi do nekontroliranog ulaska vozača putem aplikacija koji često pružaju</p>	Primljeno na znanje	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>neprofesionalnu uslugu (neprimjeren izgled, neuredna vozila, loš odnos prema putnicima), čime narušavaju ugled destinacije i domaćih taksista. Istovremeno, lokalne vlasti nemaju uvid u to tko obavlja prijevoz na njihovom području niti mogućnost da uklone one koji rade štetu.</p> <p>4. Uvođenje odgovornosti i kažnjavanja digitalnih platformi Omogućiti izravno kažnjavanje platformi za opetovane prekršaje njihovih vozača. Obrazloženje: Potrebno je uvesti stroge kazne za digitalne platforme (npr. Uber i Bolt) u slučajevima kada dodijele vožnju vozaču koji nema dostavljenu i važeću dozvolu nadležnog grada ili općine. Time bi se spriječilo svjesno omogućavanje nezakonitog rada i osiguralo poštivanje propisa.</p> <p>5. Učinkovita naplata kazni i strože sankcije za najteže prekršaje Zabrana povrata registarskih pločica do podmirenja kazni Za najteže prekršaje (vožnja bez licence, rad „na crno“) oduzimanje vozila ili zabrana korištenja vozila za taksi djelatnost u trajanju od 2 godine Obrazloženje: Trenutno se kazne često izbjegavaju (npr. kroz stečajevе agregatora). Ove mjere osiguravaju stvarnu provedbu zakona i odvraćaju od ilegalnog rada.</p> <p>6. Ograničenje broja vozila po poslovnom subjektu Maksimalno 5 vozila po paušalnom obrtu ili j.d.o.o.-u. Obrazloženje: Ovi oblici poslovanja namijenjeni su mikro poduzetnicima, a njihova zloupotreba kroz velike flote narušava tržišno natjecanje i ide protiv svrhe zakona.</p> <p>MIŠLJENJE Smatra se da je ministar Oleg Butković kroz duži vremenski period bio upoznat sa stanjem</p>		Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>neregularnosti i neredima u sustavu taksi prijevoza. Cestovna inspekcija, koja djeluje u okviru njegovog ministarstva i ima ovlasti nadzora i kažnjavanja, tijekom godina je kontinuirano dostavljala povratne informacije s terena o nepravilnostima u radu digitalnih platformi i agregatorskog modela poslovanja.</p> <p>Unatoč tome, dosadašnje zakonske izmjene nisu dovele do suštinskog uređenja tržišta, već su u praksi ostavile prostor za nastavak postojećeg modela poslovanja Ubera, Bolta i sličnih platformi, uz sve prateće probleme koji iz toga proizlaze.</p> <p>Također se ističe da nered i nepravilnosti u sustavu taksi prijevoza traju kontinuirano od 2018. godine, dok su digitalne platforme prije tog razdoblja, u razdoblju od približno dvije godine, djelovale na tržištu bez jasno definiranog i u potpunosti usklađenog zakonskog okvira, čime im je u praksi omogućeno neometano pozicioniranje na tržištu.</p>		
19.	INA ČALUŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Kao povremeni korisnik taxi usluga sam zabrinuta za sigurnost u prometu. Pojedini vozači na aplikaciji voze 12 i više sati. Treba gledati i na sigurnost drugih vozača u prometu.	Nije prihvaćen	Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.
20.	MARIO NEJAŠMIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani!</p> <p>Tražimo uvođenje minimalne ekonomske cijene prijevoza. Smatramo nužnim uvođenje odredbe o minimalnoj financijski održivoj cijeni kilometra/usluge.</p> <p>Trenutačna potpuna liberalizacija bez donje granice dovodi do "predatorskog određivanja cijena" koje su "smiješne" one su često ispod</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			operativnih troškova (gorivo, amortizacija,).		
21.	BOJAN JOVANOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>U ime tvrtke Bolt Services HR dostavljam sljedeći komentar:</p> <p>U načelu podržavamo propisivanje maksimalne cijene s ciljem zaštite potrošača od prijevara. Međutim, predlagatelju izmjena i dopuna Zakona dostavljamo na uvid stajalište vezano uz moguće propisivanje minimalne cijene autotaksi usluge. Iako predmetni nacrt izmjena i dopuna Zakona ne predviđa uvođenje minimalne cijene, činjenica je da se to pitanje pojavilo u većem broju komentara pristiglih u javnom savjetovanju. Stoga smatramo korisnim i opravdanim iznijeti podatke, iskustva i argumente koje je potrebno uzeti u obzir prije bilo kakvog razmatranja takve mjere.</p> <p>Prema javno dostupnim podacima, od ulaska platformi vožnji na zahtjev na hrvatsko tržište 2018. godine, cjelokupni taksi sektor je značajno porastao. Broj vožnji za taksi usluge kod tvrtki registriranih s primarnom djelatnošću taksi prijevoza porastao je s 6,17 milijuna u 2018. godini na 24,5 milijuna u 2025. godini. Iznos fiskaliziranih računa za taksi usluge kod tvrtki registriranih s primarnom djelatnošću taksi prijevoza porastao je s 38 milijuna € u 2018. godini na 232,2 milijuna € u 2025. godini. Kada se u analizu uključe i tvrtke koje su taksi prijevoz registrirale kao sekundarnu djelatnost, rast je još izraženiji.</p> <p>Prema ovim podacima, od 2018. do 2025. godine prosječna cijena taksi vožnje porasla je za približno 54%. Istodobno, cjelokupno tržište taksi usluga zabilježilo je rast od oko 300% prema broju ostvarenih vožnji, dok su fiskalizirani prihodi sektora porasli za više od 500%. Ovi podaci ukazuju na snažan</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>rast i razvoj tržišta taksi usluga u Hrvatskoj, uz istodobno povećanje potražnje i ukupne ekonomske vrijednosti sektora. Nadalje, unatoč prevladavajućem narativu ističemo da je 2025 prema podacima iz našeg sustava, jedna od 1000 vožnji imala cijenu za korisnika manju od 3€, odnosno bilo je ukupno 0,1% takvih vožnji. Također, izrazito je važno naglasiti da Bolt sam snosi sve troškove popusta prema korisniku, prijevoznik u tim slučajevima dobiva puni iznos svog dijela zarade izračunatog na bazi cijene vožnje bez popusta.</p> <p>Vezano za kritike o "dampinškim cijenama", ističemo da već postoje propisi o zaštiti tržišnog natjecanja i na nacionalnoj i na razini EU. Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja ima značajne ovlasti u zaštiti tržišnih aktera te dosad nije donesena niti jedna odluka o postupanju u slučaju cijena autotaksi prijevoza. Činjenice potvrđuju da prosječna cijena prijevoza raste iz godine u godinu te da raste broj prijevoznika i vozača u autotaksi sektoru. Dakle, dosad nije utvrđen poremećaj na tržištu autotaksi prijevoza i nema temelja za ovakve dalekosežne intervencije u tržišne mehanizme.</p> <p>Ovi podaci i podaci iz sustava fiskalizacije jasno ukazuju na činjenicu da vožnja putem elektroničke aplikacije može predstavljati stabilan i konkurentan izvor prihoda za poduzetnike u taksi industriji, uz odgovorno upravljanje vlastitim poslovanjem.</p> <p>Nadalje, Hrvatska je moderna i otvorena ekonomija u kojoj se cijene, osobito u gospodarskim djelatnostima poput autotaksi prijevoza, trebaju formirati putem tržišnih mehanizama. Svako administrativno propisivanje cijena mora biti iznimka, a ne pravilo, i mora se temeljiti na jasnim, objektivnim i dokazivim podacima o postojanju tržišnog poremećaja. Uz</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>utjecaj na prijevoznike, važno je uzeti u obzir i utjecaj utvrđivanja minimalne cijene na krajnjeg potrošača, odnosno na opseg potražnje za uslugom.</p> <p>Iskustva s usporedivih tržišta pokazuju da administrativno povećanje cijena kroz minimalnu cijenu smanjuje potražnju za uslugom. Prema internim podacima s njemačkog tržišta, u Münchenu je testirano povećanje cijena od 10% dovelo do pada prometa od 7,7%.</p> <p>Istodobno, šire ekonomske procjene pokazuju da povećanje cijena od 10% može dovesti do približno 15% pada potražnje. To znači da viša cijena pojedinačne vožnje ne dovodi nužno do većih ukupnih prihoda vozača, jer se istodobno smanjuje broj narudžbi i realiziranih vožnji.</p> <p>Zarada vozača ne ovisi samo o cijeni jedne vožnje, nego i o broju odrađenih vožnji, iskorištenosti vremena rada i ukupnoj potražnji. Ako se minimalnom cijenom poveća cijena usluge, dio korisnika će odustati od vožnje ili će uslugu koristiti rjeđe.</p> <p>Minimalna cijena nije neutralna tehnička mjera. Ona izravno znači da se korisnicima administrativno povećava cijena mobilnosti, neovisno o stvarnoj potražnji, troškovima pojedinog poslovnog modela ili učinkovitosti pružanja usluge. Minimalna cijena korisniku oduzima korist tržišnog natjecanja, a pristupačna mobilnost postaje skuplja upravo za one skupine kojima je najpotrebnija. Iskustva s njemačkog tržišta pokazuju da minimalne cijene ne predstavljaju mjeru zaštite prijevoznika, nego mjeru koja korisnicima izravno povećava trošak svakodnevnog kretanja.</p> <p>Slijedom navedenog, smatramo da će takva mjera dovesti do viših cijena za građane i turiste, manjeg broja narudžbi, slabije</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			dostupnosti usluge i manjeg broja prilika za zaradu vozača, dok istodobno ne bi nužno riješila probleme na koje se pozivaju njezini zagovornici.		
22.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Komentar na navode platforme Bolt – pogrešno usmjeravanje rasprave i izostanak ključnog pitanja odgovornosti</p> <p>Komentar platforme Bolt usmjerava raspravu na pitanje minimalne cijene, dok u potpunosti izbjegava ključno pitanje – pravni status i odgovornost platformi koje faktično organiziraju autotaksi prijevoz.</p> <p>Nije sporno da administrativno određivanje cijena može imati negativne učinke ako se promatra izolirano. Međutim, ovdje se ne radi o izoliranom pitanju cijena, već o strukturno neuređenom tržištu u kojem platforme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - određuju cijene - upravljaju vozačima i pristupom tržištu - dodjeljuju vožnje putem algoritama - naplaćuju uslugu i izdaju račune <p>što znači da obavljaju sve ključne elemente djelatnosti prijevoza, ali bez odgovornosti koju imaju licencirani prijevoznici.</p> <p>Upravo takav model generira probleme na koje se Bolt formalno poziva (cijene, zarade vozača), ali ih ne uzrokuje regulacija – već izostanak regulacije.</p> <p>Posebno je problematično što Bolt navodi rast tržišta kao dokaz funkcionalnosti sustava, dok istovremeno</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ignorira činjenicu da je taj rast ostvaren kroz model koji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fragmentira poslovanje preko agregatora - prebacuje porezne i pravne obveze na male subjekte - omogućuje ponavljajuće lančane stečajeve agregatorskih društava <p>U praksi se kontinuirano ponavlja isti obrazac:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agregatorska društva kratkoročno posluju s velikim brojem vozača - preuzimaju obveze koje ne mogu dugoročno održati - završavaju u stečaju - isti model se ponovno pokreće kroz novo društvo <p>Dok se to događa, platforma zadržava kontrolu nad tržištem i prihod kroz proviziju, bez stvarne odgovornosti.</p> <p>U takvom sustavu rasprava o minimalnoj cijeni promašuje bit problema.</p> <p>Ključno pitanje nije: "treba li minimalna cijena ili ne"</p> <p>nego: "tko je stvarni pružatelj usluge i tko snosi odgovornost"</p> <p>Jedini održiv odgovor je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - platforma koja organizira prijevoz mora biti licencirani prijevoznik - mora imati poslovni nastan u Republici Hrvatskoj - mora snositi regulatornu, poreznu i operativnu odgovornost <p>Tek u takvom modelu:</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>- uklanja se potreba za umjetnim agregatorskim strukturama</p> <p>- onemogućuje se zlouporaba kroz lančane stečajeve</p> <p>- uspostavlja se transparentno i stabilno tržište</p> <p>- cijene se formiraju u stvarnim tržišnim uvjetima, a ne kroz regulatorne praznine</p> <p>Bez rješavanja ovog temeljnog pitanja, svi argumenti o tržišnom natjecanju, cijenama i zaštiti potrošača ostaju sekundarni i ne mogu dovesti do stvarnog uređenja tržišta.</p> <p>Slijedom navedenog, predložene izmjene zakona nisu dovoljne jer ne adresiraju ključni problem - pravni status platformi. U zakon je nužno unijeti obvezu da platforme koje organiziraju autotaksi prijevoz budu licencirani prijevoznici s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj.</p> <p>To je jedini način da se spriječi zlouporaba sustava kroz agregatore, osigura ravnopravna tržišna utakmica i uspostavi održiv regulatorni okvir.</p>		
23.	DAMIR GOLUŽA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Odgovor na očitovanje Bolt Services HR -</p> <p>Zahtjev za uvođenjem stroge kontrole i sankcija zbog sustavnog ugrožavanja tržišta.</p> <p>Očitovanje tvrtke Bolt smatram pokušajem legalizacije modernog ropstva i porezne utaje. Dok se Bolt skriva iza statistika o "rastu tržišta", stvarnost na terenu je sustavno uništavanje hrvatskog obrtništva i kršenje niza zakona RH.</p> <p>1. Poticanje "Agregatorskog kriminala" i organizirano izbjegavanje zakona</p>	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Bolt nije samo platforma, već aktivan sudionik u agregatorskom kriminalu. Javna je tajna da se preko Boltovog sustava vrši masovno prebacivanje stotina vozača s jedne tvrtke na drugu u roku od 24 sata čim jedna od njih dođe pod nadzor Porezne uprave ili Inspektorata rada. Bolt to svjesno dopušta jer mu je jedini cilj masovnost, bez obzira na legalnost. Zahtijevam da se Bolt proglasi solidarno odgovornim za sve porezne dugove i doprinose agregatora s kojima surađuje.</p> <p>2. Dampinške cijene kao alat uništenja konkurencije Tvrdnje o zaštiti potrošača su licemjerne. Bolt koristi dampinške cijene (ispod svake ekonomske isplativosti) kako bi izglednio i izbacio s tržišta domaće obrtnike koji uredno plaćaju poreze i doprinose. To nije tržišna utakmica, već agresivno preuzimanje tržišta kapitalom koji se ne oporezuje u Hrvatskoj, čime se direktno slabi domaća ekonomija.</p> <p>3. Skrivanje iza "aplikacije" (Status prema HAKOM-u) Podsjećam da je HAKOM jasno potvrdio da ovi subjekti nisu puki posrednici. Bolt de facto vrši funkciju prijevoznika: on određuje cijenu, on naplaćuje, on kažnjava vozače i on dodjeljuje vožnje. Stoga je neprihvatljivo da izbjegavaju obveze koje imaju svi drugi prijevoznici u RH.</p> <p>PRIJEDLOG STROGIH SANKCIJA I ROKA USKLAĐENJA: Zbog dugogodišnjeg ignoriranja zakona, predlažem uvođenje sljedećih mjera u Zakon o cestovnom prometu:</p> <p>• ROK OD 60 DANA ZA POTPUNU USKLAĐENOST:</p>		<p>Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Platforme se moraju u roku od 60 dana integrirati s bazama podataka Porezne uprave i Inspektorata rada. Svaki vozač koji nije prijavljen na puno radno vrijeme ili legalni obrt mora biti automatski blokiran.</p> <ul style="list-style-type: none"> • TRAJNA ZABRANA RADA (CRNA LISTA): Ako se platforma (Bolt, Uber) ne uskladi u roku od 60 dana, Ministarstvo mora naložiti blokadu IP adresa aplikacije i trajno oduzimanje prava na rad u RH. • DRAKONSKE NOVČANE KAZNE: Propisati minimalnu kaznu od 100.000 EUR za svaki pojedinačni slučaj u kojem je platforma omogućila vožnju vozaču koji nema reguliran radni status ili vozilu bez važeće dozvole. • INSPEKCIJSKI UDAR NA SUODGOVORNOST: Uvesti zakonsku obvezu prema kojoj platforma snosi kaznenu odgovornost za poslovanje svojih agregatora. Ne može se više tolerirati odgovor "mi nismo znali što naši partneri rade". Vrijeme je da se stane na kraj digitalnom bezakonju i zaštite ljudi koji pošteno rade i plaćaju porez ovoj državi. 		
24.	SILVIA BRGIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Potrebno je definirati minimalnu cijenu po kilometru kako bi se spriječilo rušenje tržišta dampinškim cijenama, koje digitalne platforme koriste za privlačenje korisnika, dok istovremeno vozače guraju ispod granice isplativosti. U cijenu usluge mora biti uključena mogućnost pokrivanja svih zakonskih obveza prema državi. Prijevoznik registriran za taksi djelatnost treba imati pravo rada isključivo na području županije u kojoj je registriran, čime bi se</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ograničila praksa tzv. "taksi nomada" koju uglavnom koriste agregatori, a koja šteti lokalnim prijevoznicima kroz nelojalnu konkurenciju i preniske cijene.</p> <p>Potrebno je omogućiti da gradovi i općine ponovno imaju veću kontrolu nad organizacijom taksi prijevoza na svom području, budući da su tijekom turističke sezone obalna mjesta preopterećena vozilima iz drugih dijelova države, bez stvarne koristi za lokalnu zajednicu i domaće vozače koji ondje žive i rade.</p> <p>Uvesti mogućnost sankcioniranja samih platformi u slučaju ponavljajućih prekršaja njihovih vozača, jer je očito da se takvo ponašanje često tolerira kao način poslovanja.</p> <p>Onemogućiti povrat registarskih oznaka za taksi vozila dok se ne podmire kazne, posebno kod težih prekršaja poput rada bez licence ili korištenja vozila koje nije registrirano za taksi djelatnost, uz dodatnu zabranu ponovne registracije ili korištenja takvog vozila u određenom razdoblju.</p> <p>Podržavam uvođenje dozvola za pojedina vozila po gradovima, uz jasno definirane TX tablice, kako bi se znalo gdje koje vozilo smije obavljati djelatnost i kako bi se uveo red na tržištu.</p> <p>Policiji treba omogućiti da na licu mjesta utvrđuje nepravilnosti i odmah izriče kazne, bez odgode i kompliciranih procedura.</p> <p>Svako vozilo mora imati vlastiti izvod iz licence koji se može jasno povezati s prijevoznikom i vozilom, radi bolje kontrole i transparentnosti.</p> <p>Upravitelj prijevoza mora biti odgovorna osoba – vlasnik obrta ili tvrtke, ili zaposlen na puno radno vrijeme (8 sati), kako bi se osigurala stvarna odgovornost za poslovanje i poštivanje propisa.</p>		<p>subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom.</p> <p>Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola (vođeći računa o najvišem iznosu propisanom u članku 47. stavku 7. Zakona). Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencijskih za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencijskih za autotaksi prijevoz putnika.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
25.	LUKA MLIKOTA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>U ime sudionika javnog savjetovanja iznosim sljedeći komentar na navode tvrtke Bolt Services HR.</p> <p>Prije svega, potrebno je naglasiti da se u navedenom očitovanju selektivno interpretiraju tržišni podaci bez neovisne metodološke verifikacije, te se isti koriste kao argument protiv regulatornih mjera koje se tek razmatraju. Takav pristup nije dostatan za zaključak o navodnoj "stabilnosti" i "zdravlju" tržišta.</p> <p>Isticanje rasta broja vožnji i fiskaliziranih prihoda samo po sebi ne dokazuje odsutnost tržišnih poremećaja, već isključivo povećanje volumena usluge. Pritom se potpuno zanemaruje struktura tržišta, odnos pregovaračke moći između platformi i vozača, kao i dugoročna održivost prihoda pojedinačnih prijevoznika, što je ključno pitanje javnog interesa.</p> <p>Tvrdnja da ne postoji "damping" jer nema odluka AZTN-a nije pravno ni ekonomski relevantan dokaz nepostojanja problema. Izostanak sankcioniranja ne znači odsutnost tržišnih distorzija, osobito u novim i digitalno posredovanim tržištima gdje klasični regulatorni alati često kasne za praksom.</p> <p>Nadalje, argument da Bolt "snosi troškove popusta" ne mijenja činjenicu da se krajnja cijena usluge umjetno modulira kroz platformski model, gdje vozač u pravilu nema transparentan uvid u cjelokupnu strukturu formiranja cijene niti mogućnost pregovora. Takav model dodatno naglašava asimetriju informacija između platforme, vozača i korisnika.</p> <p>Pozivanje na pad potražnje uslijed povećanja cijena također ne može biti korišteno kao apsolutni argument protiv minimalne cijene. Elastičnost potražnje ne znači da je svako sniženje cijene društveno</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>optimalno, osobito ako vodi prema dugoročnoj eroziji prihoda rada i stvaranju neloyalne konkurencije temeljene na pre niskim cijenama rada, a ne na učinkovitosti.</p> <p>Posebno je problematično poistovjećivanje "tržišnog formiranja cijena" s potpunom deregulacijom u situaciji kada jedna platforma ima značajan utjecaj na tržišne uvjete, algoritamsku distribuciju vožnji i razinu prihoda vozača. Takav sustav nije klasično slobodno tržište, već digitalno posredovan ekosustav s elementima strukturalne asimetrije.</p> <p>Također, tvrdnja da bi minimalna cijena "štetila korisnicima" zanemaruje činjenicu da regulatorni okvir upravo postoji radi uravnoteženja interesa korisnika, prijevoznika i tržišta u cjelini, a ne isključivo radi maksimizacije kratkoročne cjenovne dostupnosti.</p> <p>Zaključno, navodi iz očitovanja Bolta predstavljaju interesno utemeljenu interpretaciju tržišnih kretanja, a ne neutralnu regulatornu analizu. Javne politike ne mogu se temeljiti isključivo na internim podacima platformi niti na pretpostavci da je svako smanjenje cijene automatski korisno za tržište.</p> <p>Stoga se predlaže da se u razmatranju budućih mjera posebna pažnja posveti: stvarnim prihodima i troškovima vozača, strukturi tržišne moći platformi, dugoročnoj održivosti usluge, te zaštiti javnog interesa kroz pravedne i transparentne uvjete rada. Administrativna intervencija, uključujući i minimalnu cijenu, ne smije se apriori odbaciti kao "narušavanje tržišta", već se mora promatrati kao legitimni alat korekcije tržišnih neravnoteža ondje gdje one postoje.</p>		
26.	ROKO RADOVAN ČIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	Poštovani! Tražimo uvođenje minimalne ekonomske	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	cijene prijevoza. Smatramo nužnim uvođenje odredbe o minimalnoj financijski održivoj cijeni kilometra/usluge. Trenutačna potpuna liberalizacija bez donje granice dovodi do "predatorskog određivanja cijena" koje su često ispod operativnih troškova (gorivo, amortizacija).		
27.	ANTE BUDIMIR	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Očitovanje platforme Bolt Services HR predstavlja selektivnu interpretaciju tržišnih pokazatelja kojom se pokušava prikazati privid stabilnosti, dok se pritom sustavno zanemaruju ozbiljni strukturni problemi koji obilježavaju autotaksi tržište u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Pozivanje na rast broja vožnji i fiskaliziranih prihoda ne može se smatrati dokazom uređenog tržišta, već isključivo pokazateljem povećanog volumena aktivnosti. Ključno pitanje koje ostaje potpuno neadresirano jest način na koji se taj rast ostvaruje i po kojoj cijeni za zakonitost poslovanja i održivost prihoda vozača.</p> <p>Na terenu su vidljivi obrasci poslovanja koji upućuju na postojanje sustava u kojem se značajan dio djelatnosti odvija putem posredničkih subjekata (agregatora) koji su često kratkotrajnog karaktera, uz učestale promjene pravnih entiteta kroz koje se angažiraju vozači. Takva praksa objektivno otežava učinkovit nadzor te otvara ozbiljan prostor za izbjegavanje poreznih, radno-pravnih i drugih zakonskih obveza.</p> <p>Posebno zabrinjava činjenica da se kroz takve modele poslovanja stvara dojam formalne usklađenosti, dok se istovremeno odgovornost fragmentira i prebacuje na niz manjih subjekata, čime se bitno smanjuje stvarna mogućnost sankcioniranja nepravilnosti. U takvom sustavu, rizik i obveze koncentrirani su na najslabije sudionike – vozače i male poduzetnike.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			Očito iz Boltovog objašnjenja je vidljivo da ih nije briga za ništa osim za svoju proviziju , jer ciljaju na to da što niža cijena više korisnika. Svi popusti idu preko leđa vozača.		
28.	GORAN PRIVRAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Ministre Butkoviću, više je nego očito iz ove javne rasprave da su na jednoj strani svi oni koji zarađuju za kruh taxi djelatnošću, bez obzira dali voze preko platformi ili za sebe, a na drugoj vi, Bolt i Uber, iako se ovi potonji nisu uključili svojim komentarom u raspravu. Ja apeliram na vas ministre, ako u vama ima i trunke poštenja i domoljublja, (iako osobno mislim da nema), da zaštitite interese hrvatskih građana i hrvatske države a ne dvije beskrupulozne multinacionalne kompanije koje su zadnjih osam godina suučesnici u jednoj od najvećih pljački naše države od kad postoji. One države u kojoj ste nedavno postali najdugovječniji ministar, i onih građana kroz čije poreze dobijate plaću svaki mjesec. Btw...pozdravite svog prijatelja i pomoćnika Đuru Luburu, Uber lobista, agregatora i pružatelja usluge upravitelja prijevoza.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
29.	ZDRAVKO DUKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Komentar od ovog retarda bolta Bojana moze da lajka jedino korumpirani ministar Butkovic .Pricas od fiskaliziranim racunima 24 milijona eura,pa ajde pricaj jel placen pdv na tih 24 milijona eura ili su vase lopovske firme u stečaj isle i prebaceni radnici na nove.Treba te natriskat al jos prekrsajnih riskiramo	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
30.	MARKO BOJIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Poštovani! Tražimo uvođenje minimalne ekonomske cijene prijevoza. Smatramo nužnim uvođenje odredbe o minimalnoj financijski održivoj cijeni kilometra/usluge. Trenutačna potpuna liberalizacija bez donje granice dovodi do "predatorskog određivanja cijena" koje su često ispod	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			operativnih troškova (gorivo, amortizacija).		
31.	FITIPALDI, OBRT ZA PRIJEVOZ, VL. MARIO KISIĆ, ZAGREB, NEHAJSKA ULICA 59	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Predlažem... zapravo nemam što dodati, jer ovdje ima puno odličnih komentara u kojima je sve lijepo opisano i cijela problematika 'platformskog odnosa prema' vozačima i državi. Samo fali jedan dobar ministar u ovom sektoru koji će sa razumijevanjem ovo shvatiti i napokon nešto učiniti nešto, jer ovo je otišlo predaleko!	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
32.	IKO LIVAJIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Odgovor na reakciju aplikacije Bolt: Aplikacija ucjenjuje vozače postavljanjem radijusa prihvaćanja vožnji te automatskim isključivanjem i zabranom pristupa aplikaciji u slučaju smanjenog broja predviđenih vožnji koje su ekonomski neisplative vozaču! Ako su oni samo posrednici kako se predstavljaju, onda se ne bi u nikakvom obliku smjeli miješati u izvršenje ili odbijanje vožnje! To nije uopće partnerski odnos i zbog toga oni ne žele da se uvede minimalna cijena vožnje!	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
33.	NIKOLA MARINOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Predloženi zakonski okvir uvodi maksimalnu cijenu, ali ne predviđa mehanizme zaštite pružatelja usluge. Smatram da bi primjereniji pristup bio uvođenje minimalne razine ekonomske održivosti cijene, temeljene na realnim troškovima, uz mogućnost djelomične indeksacije na cijenu goriva kao varijabilne komponente. Ograničavanje maksimalne cijene dodatno je problematično jer ne uzima u obzir razlike u kvaliteti i kategoriji usluge (npr. osnovna vozila i vozila više klase), čime se destimulira ulaganje u kvalitetu. S obzirom na značajnu ulogu digitalnih platformi u formiranju cijena i uvjeta rada, potrebno je jasnije definirati njihovu odgovornost, osobito u kontekstu utjecaja	Djelomično prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>platformskih provizija na ekonomsku održivost djelatnosti.</p> <p>Dodatno predlažem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definiranje minimalne razine ekonomske održivosti cijene i izradu neovisne analize troškova djelatnosti, - ujednačavanje fiskalnih obveza svih sudionika, uključujući obvezu dokazivanja nepostojanja poreznog duga i za digitalne platforme, - preciznije definiranje odgovornosti platformi u segmentu formiranja cijene i organizacije usluge, - uvođenje kontrole radnog vremena temeljem efektivnog rada (stvarno vrijeme provedeno u obavljanju usluge i dostupnosti), - uvođenje TX registarskih oznaka radi jasne identifikacije vozila i učinkovitijeg nadzora, - ne ograničavati broj dozvola administrativno, već osigurati kvalitetnu kontrolu izdanih dozvola i ispunjavanja uvjeta, - omogućavanje diferencijacije usluge uz slobodno formiranje cijena iznad minimalnog praga. <p>Bez navedenih mjera postoji rizik daljnjeg narušavanja tržišta, smanjenja kvalitete usluge i pada sigurnosnih standarda, kao i postupnog izlaska profesionalnih vozača iz djelatnosti.</p> <p>Ograničavanje isključivo maksimalne cijene, bez uvođenja minimalnih ekonomskih uvjeta, može dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja, jer omogućuje dugotrajno formiranje cijena ispod razine troškova, što je prema praksi Sud Europske unije prepoznato kao problematično s aspekta tržišnog natjecanja (AKZO test).</p>		Zakonom o radu. Prijedlog koji se odnosi na fiskalne obveze nije područje koje uređuje Zakon o prijevozu u cestovnom prometu.
34.	ROBI GRDIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	- minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, štoviše uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.</p> <p>- nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p> <p>- upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>- ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH.</p> <p>-</p>		<p>cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p> <p>Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donesu propis kojim utvrđuju lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
					prijevoz putnika. Ostali prijedlozi se odnose na područja koja ne uređuje Zakon o prijevozu u cestovnom prometu.
35.	SINIŠA KUŠEK	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	zakonski zabraniti platformama praksu kažnjavanja vozača koji odbijaju neprofitabilne vožnje koje im platforme nude.	Nije prihvaćen	Zakonom o radu uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, dok inspekcijski nadzor nad provedbom Zakona o radu, te drugih propisa koji uređuju odnose radnika i poslodavaca obavlja tijelo državne uprave nadležno za poslove rada.
36.	TONI KUZMANIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Samo bi se ocitovao na komentar Bojana Jovanovica koji predstavlja Bolt platformu. Za očekivati je da Bolt platformi koja se aktivno bavi prijevozom putnika, a ista nema nikakvih troškova pa ni obaveze plaćanja poreza u HR, nije čak ni registrirana za prijevoz u HR, odgovara da se NE odredi donja cijena isplativosti jer oni imaju konstatnih i stabilnih 25% neoporezive provizije. Njihov sistem rada je isti kao i Uberov, pretvaranje vozača i partnera u moderno roblje, bacajući im mrvicu i tjerajući ih da rade sve više i više za sve manju zaradu. Nagomilali su previse vozača koji sad ovise o njihovoj milosti, sve troškove su prebacili na vozače i uredno uzimaju proviziju na koju opet ti vozači imaju obavezu plaćanja pdv-a. Takoder, u suradnji sa velikim agregatorskim platformskim partnerima, u zadnjih 10 godina omogućili su neviđeno varanje sustava i izbjegavanje plaćanja poreza i ostetili HR za milijunske iznose. Naravno, kako oni sve obveze prebacuju na svoje partnere i vozače, sad se predstavljaju kao da oni nemaju ni odgovornost ni pojma o tome.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Jos jedna napomena, cijene na Boltu (a i na Uberu) bile su veće i za korisnike i za vozače prije 3-4 godine u odnosu na danas što je suludo jer smo u međuvremenu imali ogromnu inflaciju i porast cijene svega za minimalno 50%. A cijene prijevoza na Bolt i Uber platformi padaju iz godine u godinu. Ako to nije damping i pokušaj urušavanja kompletne taksi djelatnosti i malih poduzetnika u HR onda ne znam što je.</p> <p>Upravo zato nam je potrebna minimalna cijena, da nas sve zaštiti od tih korporacija koje nemaju nikakve obveze, ne plaćaju HR nista a u stanju su upravljati kompletnim tržištem i cijenama prijevoza, putem raznih promocija, korisnicima nuditi čak i niže cijene od onih koje će isplatiti vozaču za tu vožnju a što je dokumentirano već xy puta.</p>		
37.	DAVOR ŠPRLJAN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Ovim putem želim izraziti snažno protivljenje praksama koje provode platforme za prijevoz putnika (posebice Bolt i Uber), a koje izravno narušavaju prava partnera vozača i načela poštenog tržišnog natjecanja.</p> <p>1. Uvjetovanje stope prihvaćanja vožnji (ucjenjivačka praksa) Platforme uvjetuju pristup sustavu održavanjem visoke stope prihvaćanja vožnji pod prijetnjom privremene ili trajne blokade. Smatram neprihvatljivim da se vozači - koji su neovisni partneri - ucjenjuju blokadom računa samo zato što odbijaju ekonomski neisplative vožnje (npr. prevelika udaljenost dolaska do klijenta u odnosu na cijenu vožnje). Prisiljavanje vozača na rad s gubitkom izravno ugrožava njihovu egzistenciju i stvara odnos ovisnosti, a ne partnerstva.</p> <p>2. Netransparentnost destinacije (Uber) Posebno ističem praksu Ubera gdje vozač prilikom primitka zahtjeva za vožnju nema uvid u konačnu destinaciju putnika. Ova</p>	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>netransparentnost onemogućuje vozačima donošenje informirane poslovne odluke o isplativosti same vožnje. Time se vozači dovode u podređen i neravnopravan položaj, čime se izravno narušava pošteno tržišno natjecanje (sukladno načelima koja nadzire AZTN). Vozač ne može kvalitetno planirati svoj radni dan ako mu se uskraćuju ključne informacije o usluzi koju je dužan pružiti.</p> <p>Prijedlog:</p> <p>Tražim da se kroz ovo savjetovanje i buduće zakonske izmjene:</p> <p>Zakonski zabrani kažnjavanje (blokadom) partnera vozača zbog odbijanja vožnji koje ne zadovoljavaju minimalne kriterije isplativosti.</p> <p>Propisala obveza platformi da vozaču prije prihvaćanja vožnje obavezno prikažu krajnju destinaciju, čime bi se osigurala transparentnost poslovanja.</p> <p>Ovakve prakse platformi moraju biti pod strogim nadzorom Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja (AZTN) kako bi se osigurali fer uvjeti rada za sve sudionike na tržištu.</p>		transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.
38.	IVAN BULAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Prijedlog za minimalnu cijenu po kilometru je 2,5 €, start 7 €, a sat čekanja pri brzini manjoj od 5 km/h treba biti 30 €/h. Maximalna cijena također treba biti liberalnija te predlažem maksimalni kilometar od 5 €. Treba voditi računa o klasi vozila, noćnoj tarifi ili blagdanima. U vožnji većoj od 25 km treba omogućiti dogovaranje predložene rute sa klijentima kako ne bi bilo prenaplate.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
39.	AJDIN GRAČIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Smatram da bi predmetnim zakonom trebalo jasnije regulirati pitanje cijena prijevoza, na način da se propiše obveza određivanja minimalne i maksimalne cijene usluga prijevoza. Predlažem da tu nadležnost imaju jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, odnosno	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>gradovi i županije, sukladno specifičnostima tržišta na svom području.</p> <p>Uvođenje minimalne cijene spriječilo bi nelojalnu konkurenciju, čime se štite prijevoznici koji posluju zakonito i održivo.</p> <p>Istovremeno, određivanje maksimalne cijene osiguralo bi zaštitu korisnika usluga od neopravdano visokih cijena.</p> <p>Ovakav model regulacije već postoji u određenim segmentima prijevoza te se pokazao kao učinkovit u uspostavi ravnoteže između zaštite potrošača i stabilnosti tržišta.</p> <p>Slijedom navedenog, predlažem da se u zakonski tekst ugrade odredbe koje omogućuju gradovima i županijama definiranje raspona cijena (minimalne i maksimalne) za usluge prijevoza na njihovom području.</p>		definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.
40.	ZORAN ZEN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Odgovor Bojanu Jovanoviću iz Bolta u ime SINDIKATA VOZAČA PLATFORMI HRVATSKE</p> <p>Prije svega krivo ste sve shvatili, gospodine Jovane. Sindikat i obrtnici ne traži minimalnu cijenu za korisnika, to je prepušteno tržištu. Mi tražimo minimalnu cijenu za vozača. Nikad nam ni na kraj pameti nije bilo miješati se u tržište, samo u zaštitu radnika i novih vozača koji nisu upoznati s radom aplikacija i često naivno upadaju u prevarantske zamke, misleći da su dužni prihvatiti svaku ponudu, a da ne govorimo da ste vršili mobing prema radnicima tako da ste im zbog odbijanja vožnji ispod cijene za život uskraćivali pristup profilu.</p> <p>Pa hajdemo reći kako korporacije vole se razbacivati brojevima. Estonija ima zakon da porez, ako se reinvestira, ne mora biti isplaćen, ali zašto to ne radite u Hrvatskoj nego koristite šemu agregatora i zatvarate iste svaka tri mjeseca? Nitko ne</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>može objasniti kako i kojom čarolijom 5000/6000 radnika i vozila prebacite u 45 minuta s jedne firme na drugu. Aplikacija koja to radi je saučesnik skupa s državom koja to dozvoljava.</p> <p>Ukratko, da skratimo gospodarskim rječnikom, to se zove utaja poreza. I da, da to nije tržište, to je monopol i izguravanje svega normalnog s puta. Dupol je evidentan a i potpora u institucijama koje 10 godina to gledaju i zbog velikog obujma posla ignoriraju jer rade za bijednih 1000 eura. E pa mi ni za to. Radnici u takvim firmama(prevarama) su prijavljeni na 1h, nemaju bolovanje, nemaju godišnji i voze do iznemoglosti.</p> <p>Posebno volite kada to rade ljudi koji nemaju šanse da se ikome obrate. 300 nelegalnih vozača je pronađeno(l, Jutarnji list je pisao o tome. Rast uz nesigurnost za građane nije rast, to je veliko NIŠTA. Briga nas za vaše korporativne sastanke i hvalisanja.</p> <p>Osim što ste ugrozili građane i djecu Republike Hrvatske, trebalo vas je kazniti. Radnici koji voze za app, spavaju po autima, nemaju uvjete za život. Slobodna Dalmacija, ljeti radnici spavaju na Kašunima DA, radnici digitalnih aplikacija. Tih istih koje su promijenile igru, ali i otišle put tržišnog predatorstva i ropstva.</p> <p>Model koji uništava ostali javni prijevoz autobuse, tramvaje i radnike pretvara u robove. Koliko god zarađivali i hvalisali se, to nije ništa drugo nego predatorski monopol koji je toliko velik da je pitanje hoće li se i ostale kompanije voditi vašim modelom, a to je uvod u nove revolucije.</p> <p>Tražimo minimalnu cijenu za vozače, ne za korisnike. Izvolite, borite se za tržište, ali uljuđeno tržište, ne predatorsko ponašanje i skrivanje iza institucija koje mi jako dobro znamo.</p> <p>Korisnicima nije povećana mobilnost nego smanjena jer je vid ostalog nabojanog</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>prijevoza narušen jako. Linije Muć, Neorić, Bristivica i sve ostale uz veće gradove više ne funkcioniraju jer ste iz centara uzeli putnike iz autobusa i tramvaja, umjesto da gradovi i centri razvijaju metroe. Kroz utaju poreza i predatorsko ponašanje, metro za Zagreb i Split ste strpali u svoje korporativne džepove. Mobilnost je manja i bit će sve manja, posebno starijim građanima, a mi nismo divljaci da naše bake i djedove ostavljamo u uništenom tramvajskom i autobusnom linijskom prijevozu.</p> <p>A kada se već hvalite brojevima, u 2025. i 2024. izdvojit ćemo najvećeg agregatora koji je sve firme zatvorio, evo ih redom, ali dobro vi znate koje su jer im sve djelatnike i vozila prebacite u 45 minuta:</p> <p>Bench on time Korak gradom Brzo i efikasno Jurilica Fenix transfer Flamingo Barakuda Vozi me tamo Panda Fenix Event drive Nergal</p> <p>I utajeno je: fiskaliziranog iznosa s kojim se hvalite 232,2 milijuna, poreza koji nije uplaćen 58,05 milijuna eura. To je vama tržište?</p> <p>Isti je utajen u kružnoj prevari poreza. Hrvatskim umirovljenicima kradete iz usta. Sličan iznos ste utajili i 2024. godine. Utajom poreza u 2024. i 2025. grad Split je mogao napraviti METRO koji bi pokrivaio cijeli grad. Toliko o vašoj mobilnosti.</p> <p>Budite sigurni da će USKOK uskoro izračunati od 2018 ponašanje. Uljudna demokracija bi vam zalijepila samo takvu kaznurinu. Još imate obraza dolaziti ovdje i rasipati se brojkama koje ste utajili skupa s agregatorima. Možda vas štiti Bruxelles ili netko iz EU, ali davno ste vi bili jednorog. U ovoj državi</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>nećete provoditi ropstvo i zlostavljati radnike i pod digitalnom rapsodijom dovoditi putnike u opasnost, i pri tome uništavati tramvajski i autobusni linijski prijevoz.</p> <p>Stavljate jednu uljuđenu Njemačku kao primjer, pa da objasnimo razlog: riješile su problem dampinga. Platforme su rušile cijene ispod razine na kojoj dio vozača ne može dugoročno opstati. To vodi u scenarij da tržište kratkoročno cvate, a dugoročno kolabira ili završi u monopolu.</p> <p>Što se tiče turista, jako smo zabrinuti jer su se zbog vašeg načina rada počeli osjećati nesigurno u našoj zemlji. Ne mogu dobiti vožnju na aerodrom, otkazuje im se jer je cijena preniska, imaju frustracije, vozači ih u vožnji prose za gorivo (iskustva s terena). To nije turizam. Dovedi ste situaciju do toga da vam korisnike potežu za rukav i prose za gorivo. To nije turizam koji želimo!</p> <p>S poštovanjem, Zoran Zen predsjednik Sindikata vozača digitalnih platformi</p>		
41.	SOFIA, OBRT ZA TAKSI PRIJEVOZ, VL. ŠIME BAKIJA, ZADAR, PUT PETRIĆA 49 E	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Bez određivanja min/max cijene odnosno uređenja tržišta i ravnopravnoj utakmici ostale promjene će biti kozmetičke. Na komentar gospodina koji se poziva da je Boltov glasnik ću samo reći jednu rečenicu. Od 2018.g relevantne brojke su te da su firme koje se bave taksi prijevozom dužne enormne svote novca državi počevši od PDV-a, zdravstveno i mirovinsko osiguranje, prijava radnika, otvaranje/zatvaranje firmi, neisplata plaće radnicima itd... Tu je sve kristalno jasno samo se treba malo informirati. To ovisi o intelektualnim kapacitetima osobe koja se predstavlja kao Boltov glasnik pa je jako upitna intelektualna sposobnost. Doba je digitalizacije, u 21.stoljeću smo, broj korisnika što koriste usluge taksi prijevoza kao i agencija za prijevoz putnika je porastao,</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Bogu hvala na tome. Ima posla za sve, ali ne na način kao dosada. Di se obrtnike stišće nametima, dok platforme koje se ne izjašnjavaju kao taksi prijevoz već kao aplikacija za dijeljenje prijevoza, prolazi ispod svakog radara sa obavezama, o načinu rada i rada njihovih vozača neću ni govoriti, sve izlazi na vidjelo. Želimo biti ravnopravni. U redu. Isti uvjeti za sve i imamo fer utakmicu na tržištu. A ne da je javni gradski prijevoz skuplji od platformi 🙄</p> <p>To je tako samo kod nas.</p> <p>Gospodo iz ministarstva, želite li urediti tržište rješenje je vrlo jednostavno. Ista pravila vrijede za taksi i digitalne aplikacije. Nema uzmaka ni milimetar. Bez toga, nažalost boljitka nema.</p> <p>Lp.</p>		
42.	FILIP ŠLAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Odgovor Bojanu Jovanoviću iz Bolta</p> <p>Vaš komentar sustavno zanemaruje ključnu činjenicu – tržište autotaksi usluga ne čine samo korisnici i platforme, nego prije svega vozači bez kojih te usluge uopće ne bi postojale.</p> <p>Uporno ističete rast broja vožnji i prihoda, ali izbjegavate odgovoriti na osnovno pitanje: kakva je stvarna zarada vozača nakon svih troškova? Niske cijene koje promovirate možda kratkoročno pogoduju korisnicima i povećavaju potražnju, ali dugoročno uništavaju vrijednost rada i tjeraju vozače da rade sve više za sve manju realnu zaradu.</p> <p>Model koji branite funkcionira tako da platforma uzima značajne provizije od svake vožnje, dok vozač snosi apsolutno sav teret – gorivo, održavanje, amortizaciju vozila, osiguranje, doprinose, poreze i cjelokupan poslovni rizik. Drugim riječima, vi upravljate cijenama i uzimate svoj dio bez stvarnog operativnog troška na terenu, dok vozači nose</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>cijeli sustav na svojim leđima.</p> <p>Posebno je problematično što cijene uopće ne prate realne troškove, prvenstveno cijenu goriva, koja kontinuirano raste. Dok litra goriva poskupljuje, cijena po kilometru za vozača ostaje ista ili se čak smanjuje kroz razne akcije i popuste. Time se razlika direktno prelama preko leđa vozača.</p> <p>Tvrdnja da "štitite korisnike" je jednostrana i neodrživa. Nije dovoljno gledati samo krajnju cijenu za korisnika ako se ta cijena postiže na štetu vozača. Takav pristup dugoročno vodi do pada kvalitete usluge, odlaska vozača i destabilizacije tržišta.</p> <p>Pozivanje na izostanak reakcije regulatora, poput , kao dokaz da je tržište zdravo nije uvjerljivo. Izostanak intervencije nije dokaz pravednosti sustava, nego često rezultat sporosti ili ograničenog djelovanja institucija.</p> <p>Ako se želi govoriti o održivom tržištu, tada je nužno postaviti jasne minimalne ekonomske uvjete. Minimalna cijena po kilometru za vozača ne bi smjela biti ispod 2 € NETTO, jer je sve ispod te razine na samom rubu isplativosti. Pri toj cijeni jedva se pokrivaju osnovni troškovi, a uz postojeće provizije platformi često ni to nije slučaj.</p> <p>U takvim okolnostima vozači praktički subvencioniraju sustav vlastitim radom i imovinom, dok platforme ostvaruju stabilan prihod kroz provizije.</p> <p>Stoga su nužne konkretne promjene: smanjenje previsokih provizija, veća transparentnost u formiranju cijena te pravednija raspodjela poreznog opterećenja, umjesto da sav teret snose vozači.</p> <p>Minimalna cijena se pokušava prikazati kao problem za korisnike, ali se pritom ignorira da je trenutni model problem za vozače. A bez vozača nema ni dostupnosti, ni rasta, ni</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>tržišta koje navodite kao uspjeh.</p> <p>Nije prihvatljivo da se zaštita korisnika koristi kao izgovor za održavanje sustava u kojem platforme ostvaruju korist, dok vozači snose sav rizik i trošak.</p> <p>Vrijeme je da se u raspravu ravnopravno uključi i interes vozača – jer bez njih ne bi bilo ni vas.</p>		
43.	ANTONIO FERLUGA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Povodom najavljenih izmjena Zakona o djelatnosti autotaksi prijevoza, smatram nužnim istaknuti nekoliko ključnih problema u postojećem sustavu te predložiti konkretna rješenja:</p> <p>1. Uvođenje županijske dozvole – nužnost, a ne opcija</p> <p>Trenutni sustav izdavanja dozvola po jedinicama lokalne samouprave je zastario, nelogičan i administrativno neodrživ.</p> <p>Autotaksi prijevoz danas više nije ograničen na gradske relacije. Hrvatska je izrazito turistički orijentirana zemlja u kojoj korisnici svakodnevno putuju između više gradova i općina unutar iste županije. Očekivati da prijevoznik za zakonit rad mora posjedovati zasebnu dozvolu za svaki pojedini grad ili općinu predstavlja nepotrebno birokratsko opterećenje bez stvarnog opravdanja.</p> <p>Takav sustav: generira nepotrebne troškove, umjetno ograničava tržište, smanjuje dostupnost usluge, i potiče administrativni kaos, osobito u situacijama poput promjene vozila kada se cijeli postupak mora ponavljati za svaku dozvolu.</p> <p>Uvođenje jedinstvene županijske dozvole trebalo bi biti standard, a ne predmet rasprave. Sve drugo predstavlja zadržavanje zastarjelog modela koji ne prati realne potrebe tržišta.</p> <p>Također, potrebno je jasno normativno urediti da se dozvola izdaje za konkretno</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenje obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta u suprotnosti je sa liberalizacijom tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>vozilo koje je u vlasništvu ili leasingu pravne ili fizičke osobe (obrta) na koju dozvola glasi, čime bi se dodatno osigurala pravna sigurnost i transparentnost sustava.</p> <p>2. Minimalna cijena – pitanje opstanka, a ne regulacije Propisivanje maksimalne cijene bez definiranja minimalne cijene stvara prostor za damping i dugoročno uništava tržište. U praksi, cijene vožnji padaju na razine koje ne pokrivaju ni osnovne troškove poslovanja. Nakon odbitka provizija platformi, poreza i ostalih davanja, prijevozniku ostaje iznos koji je ekonomski neodrživ. Ovdje se ne radi o tržišnoj konkurenciji, već o: nelojalnoj utakmici, rušenju cijena ispod realnih troškova, i sustavnom potkopavanju održivosti djelatnosti. Ako zakonodavac već intervenira kroz maksimalne cijene, onda je nužno osigurati i donju granicu koja štiti minimalne uvjete poslovanja. U suprotnom, potiče se model u kojem opstaju samo oni koji rade ispod svake ekonomske računice.</p> <p>3. TX registarske oznake – bez iznimki i bez kompromisa Uvođenje TX registarskih oznaka ima smisla isključivo ako se primjenjuje na sve sudionike na tržištu. Ne postoji nikakvo opravdanje da jedni prijevoznici podliježu strožim pravilima, dok drugi – isključivo zbog načina ugovaranja vožnje (platforme) – budu izuzeti. Svi obavljaju istu djelatnost i: svi koriste istu infrastrukturu, svi prevoze iste korisnike, svi ostvaruju prihod na istom tržištu. Stoga: pravila moraju biti jednaka, uvjeti poslovanja moraju biti jednaki,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>i vidljivost na tržištu mora biti jednaka. Svaka iznimka direktno narušava tržišnu ravnotežu.</p> <p>4. Obvezni ispit za upravitelja prijevoza – nepotrebno nametanje troška Uvođenje obveznog ispita za upravitelja prijevoza za autotaksi djelatnost predstavlja klasičan primjer administrativnog opterećenja bez stvarne koristi. Radi se o dodatnom trošku koji ne doprinosi kvaliteti usluge, već isključivo povećava financijski pritisak na prijevoznike. Posebno je problematično što tržište već nudi certificirane upravitelje prijevoza čije se usluge mogu angažirati prema potrebi. Nametati svima obvezu polaganja ispita: nema funkcionalno opravdanje, nije proporcionalno djelatnosti, i djeluje kao dodatni parafiskalni namet. Takve mjere ne unapređuju sektor, već ga dodatno opterećuju.</p> <p>5. Nekontrolirani rad vozača iz drugih županija – pad kvalitete usluge Potpuno liberaliziran pristup obavljanju autotaksi djelatnosti izvan matične županije u praksi dovodi do pada kvalitete usluge. Autotaksi prijevoz nije generička djelatnost – ona podrazumijeva: dobro poznavanje lokalnih prometnica, razumijevanje prometnih režima, i sposobnost pružanja pouzdane i sigurne usluge korisnicima. Vozači koji sezonski dolaze iz drugih sredina često nemaju to znanje, što rezultira: lošijom uslugom, nesigurnošću u prometu, i negativnim iskustvom korisnika, osobito turista. Ovdje nije riječ o zatvaranju tržišta, već o postavljanju</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>minimalnih profesionalnih standarda. Trenutni model u kojem bilo tko može kratkoročno djelovati na bilo kojem području bez stvarne upoznatosti s lokalnim uvjetima nije održiv.</p> <p>6. Jasno razlikovanje aplikacija za naručivanje i aplikacija kao taksimetar Potrebno je jasno razlikovati elektroničke aplikacije za naručivanje vožnje od aplikacija koje služe kao taksimetar. Aplikacija za naručivanje predstavlja alat za povezivanje korisnika i prijevoznika, dok aplikacija koja ima funkciju taksimetra predstavlja mjerni instrument za obračun cijene vožnje. Slijedom toga, ne može se propisivati obveza da aplikacija koja služi kao taksimetar mora biti vidljiva ili instalirana na uređaju putnika. Takav zahtjev je tehnički neopravdan, nepotreban i u praksi teško provediv. Dovoljno je da obračun vožnje bude transparentan i dostupan korisniku putem računa ili prikaza na uređaju vozača, uz poštivanje svih propisanih standarda.</p>		
44.	DAMIR GOLUŽA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Prijedlog izmjena i dopuna članka koji definira izdavanje i valjanost kartice autotaksi vozača Obrazloženje prijedloga:Trenutačna praksa i regulatorni okvir trebaju jasnije definirati uvjete za obavljanje autotaksi djelatnosti kako bi se osigurala visoka razina kvalitete usluge, sigurnost putnika te transparentnost pri promjeni poslodavca. Ovim prijedlogom traži se uvrštavanje strožih jezičnih standarda i jasnija procedura kod promjene radnog statusa vozača. Tekst prijedloga (za dopunu članka): Uvjet poznavanja jezika: "Kao preduvjet za izdavanje i aktivaciju kartice autotaksi vozača, podnositelj zahtjeva mora priložiti dokaz o poznavanju hrvatskog jezika u govoru i pismu (najmanje</p>	Nije prihvaćen	<p>Poznavanja hrvatskog jezika u govoru i pismu, kao uvjet ostvarivanja određenog prava, ne uređuje Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, već Zakon o strancima. Kartica autotaksi vozača je dokument vezan za identitet vozača, kojom se dokazuje ovlaštenje za obavljanje autotaksi prijevoza, neovisno za kojeg poslodavca vozač radi, sve dok ispunjava uvjete na osnovi kojih je kartica izdana.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>razina A2 prema Zajedničkom europskom referentnom okviru za jezike). Ovaj uvjet smatra se ispunjenim dostavom svjedodžbe o završenom obrazovanju u RH ili potvrde ovlaštene ustanove za jezično osposobljavanje."Obveza izdavanja nove kartice kod promjene poslodavca: "Kartica autotaksi vozača, iako glasi na ime vozača, neraskidivo je vezana uz registraciju vozača unutar sustava e-Taksi za određenog prijevoznika (poslodavca). U slučaju raskida radnog odnosa i prelaska kod novog poslodavca, vozač je dužan u roku od 8 dana podnijeti zahtjev za izdavanje nove kartice s ažuriranim podacima o poslodavcu/prijevozniku, čime se osigurava sljedivost i pravna odgovornost u pružanju usluge."Cilj prijedloga:</p> <p>Kvaliteta komunikacije: Osiguravanje da svaki vozač na tržištu može nesmetano komunicirati s putnicima i hitnim službama na službenom jeziku RH.Suzbijanje rada na crno: Obvezno vađenje nove kartice pri promjeni poslodavca onemogućuje zlouporabu dokumenata i osigurava da je vozač u svakom trenutku legalno prijavljen kod onog prijevoznika za kojeg stvarno obavlja prijevoz.</p>		
45.	MATIJA RADELIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Ovim putem želim izraziti svoje mišljenje povodom predloženih izmjena koje se odnose na taksi obrtnike. Smatram da je nužno jasno definirati minimalne cijene taksi usluga. Trenutno stanje na tržištu dovodi do neloyalne konkurencije i rušenja cijena ispod razine ekonomske održivosti, što dugoročno šteti i obrtnicima i kvaliteti usluge za korisnike. Uvođenje minimalnih cijena omogućilo bi stabilnije poslovanje, poštenije tržišne uvjete te veću sigurnost i profesionalnost u obavljanju djelatnosti.</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Također se protivim obvezi zapošljavanja upravitelja prometa ili zahtjevu da samostalno polažemo za upravitelja prometa. Takva obveza predstavlja dodatno financijsko i administrativno opterećenje za male obrtnike, koji već posluju u zahtjevnim uvjetima. Smatram da je takav zahtjev neproporcionalan i nepojmljiv u kontekstu obavljanja taksi djelatnosti, posebno za one koji rade samostalno i nemaju zaposlenike.</p> <p>Predložene mjere u ovom dijelu ne doprinose unapređenju sektora, već dodatno otežavaju poslovanje malih poduzetnika i obrtnika.</p> <p>S poštovanjem,</p>		<p>obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika</p>
46.	MATIJA RADELIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>ovim putem želim dodatno istaknuti svoje mišljenje vezano uz prijedloge koji se odnose na obvezu osiguravanja auto dječjih sjedalica u taksi vozilima. Smatram da je ovakva obveza u praksi teško provediva i predstavlja dodatno opterećenje za taksi obrtnike. Taksisti svakodnevno prevoze različite kategorije putnika, a unaprijed nije moguće znati hoće li korisnik imati potrebu za dječjom sjedalicom niti koju vrstu sjedalice zahtijeva (ovisno o dobi i težini djeteta).</p> <p>Uvođenje obveze posjedovanja i korištenja auto dječjih sjedalica za sve prijevoznike značilo bi dodatne troškove nabave više vrsta sjedalica, problem skladištenja u vozilu te potencijalne logističke poteškoće u svakodnevnom radu.</p> <p>Također, postavlja se pitanje odgovornosti za pravilno postavljanje i sigurnost djeteta, što dodatno komplicira obavljanje djelatnosti.</p> <p>Smatram da bi ovakva obveza trebala ostati na razini preporuke ili biti regulirana na način da se koristi po potrebi, uz prethodnu najavu korisnika, a ne kao stroga obveza za sve taksi obrtnike.</p>	Nije prihvaćen	<p>Zakonom o sigurnosti prometa na cestama i na temelju njega donesenim propisima normirana je oprema koju moraju imati vozila u prometu na cestama te uvjeti kojima oprema u vozilu mora udovoljavati.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			Predložena mjera u ovom obliku ne uzima u obzir realne uvjete rada na terenu te bi mogla dodatno otežati poslovanje bez značajnog doprinosa kvaliteti usluge.		
47.	JOSIP MATIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Želimo promjene za obrtnike a ne pogodovanje agregatorima!	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
48.	NINO KRMPOTIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Iz popratne dokumentacije savjetovanja u Obrazloženju skraćenog roka javnog savjetovanja vidi se jednostran potpuno krivi pristup i jeftina demagogija zamagljivanja. Necuvenom ignorancijom radne skupine koju ste osnovali pro form vi donosite nekakav nacrt zakona u svom vlastitom laboratoriju sa svojom svitom bez imalo srama nastavljate dalje po starom, po svom.</p> <p>Svi strepe sto ce nam se tek podmetnuti kroz Pravilnik koji dolazi a u kojem se kriju nova cuda iz vaseg laboratorija taxi strave. Dobro znamo kako je ministarstvo sposobno neuskladiti zakon sa Pravilnikom i/ili obrnuto.</p> <p>Ovdje nece biti bolje dok se ne dogode prosvjedi pred vasim ministarstvom ili barem da drzavne institucije pokrenu odredjene istrage za utvrdjivanje odgovornosti u vezi sa vise stotina milijuna eura stete koju je pretrpio drzavni proracun, mirovinski i zdr.fondovi, proracuni gradova. Ovo je samo nastavak pogodovanja platformama zapakiran u malo ljepse odijelo sa par zvucnih kao noviteta i to ljudi vide.</p> <p>Mi se predati necemo a vi radite svoj posao lose kao i do sada jer ocito ne znate drukcije, ne znate bolje. Misljenja sam da je</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>prvenstveno potrebno promjeniti Vas i vase pomocnike ako se zeli dobro ovoj drzavi i drzavnom proracunu s obzirom na materijalnu stetu koju ste uzrokovali dozvoljavajuci platformama i njihovim partnerskim agregatorima da naprave ovoliki kaos na taxi trzistu.</p> <p>Ministre desetogodisnjeg kaosa u taxi prijevozu vrijeme je da priznate i ispravite greške iz prošlosti te konačno uspostavite učinkovitu mogućnost kontrole i regulaciju rada platformi koje kako vidimo dijele šakom i kapom "savjete" kako bi zadržale svoju poziciju iz koje dampinškim cijenama snažno djeluju na tržište a bez ikakve pravne i fiskalne odgovornosti, bez licencije, predstavljajući se kao tobožnji posrednici naravno sa poslovnim nastanom van granica RH.</p>		
49.	MARIJAN RADELIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani,</p> <p>želio bih se osvrnuti na predložene izmjene koje se tiču taksi obrtnika.</p> <p>Prije svega, smatram da je potrebno jasno definirati minimalne cijene taksi usluga. Trenutno stanje na tržištu dovodi do stalnog rušenja cijena, što dugoročno nije održivo i šteti svima koji rade pošteno. Bez donjeg praga cijene teško je održati kvalitetu usluge i normalno poslovanje.</p> <p>Također, prijedlog o obvezi zapošljavanja upravitelja prometa ili obvezi da sami polažemo za upravitelja prometa smatram neprimjerenim za male obrtnike. Za one koji rade samostalno, to predstavlja dodatno financijsko i administrativno opterećenje bez stvarne koristi u praksi.</p> <p>Što se tiče obveze auto dječjih sjedalica, i tu smatram da prijedlog nije dobro postavljen. U svakodnevnom radu nije moguće unaprijed znati kada će biti potrebna sjedalica niti koja vrsta.</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama i na temelju njega donesenim propisima normirana je oprema koju moraju imati vozila u prometu na cestama te uvjeti kojima oprema u vozilu mora udovoljavati. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu,</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Držanje više različitih sjedalica u vozilu je nepraktično, zauzima prostor i stvara dodatne troškove, a dodatno se otvara i pitanje odgovornosti za pravilno postavljanje.</p> <p>Na kraju, želim istaknuti i problem nelojalne konkurencije u vidu prijevoznika koji rade bez potrebnih dozvola i bez propisanih oznaka. Takva praksa je očita na terenu, a istovremeno se stječe dojam da nadležne inspekcije ne reagiraju dovoljno ili pravovremeno. Dok se legalnim obrtnicima nameću sve veće obveze, oni koji rade izvan sustava često prolaze bez posljedica, što dodatno narušava tržište.</p> <p>Smatram da bi prioritet trebao biti učinkovitiji nadzor i provedba postojećih propisa, umjesto uvođenja novih obveza koje najviše pogađaju one koji već rade legalno.</p> <p>U ovom obliku, predložene mjere više otežavaju rad obrtnika nego što doprinose uređenju tržišta i kvaliteti usluge.</p>		propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika. Ostali prijedlozi odnose se na područja koja nisu uređena Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.
50.	IVAN BARIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>ULTIMATIVNI ZAHTJEV ZA ZAŠTITU OBRTNITVA - OPTUŽNICA PROTIV DRŽAVNOG PARAZITIZMA I INSTITUCIONALNOG REKETA,,</p> <p>Ovaj Nacrt zakona predstavlja regulatorni i moralni slom države. Država je isključivi i jedini krivac za kaos na tržištu jer je svjesno dopustila agregatorsku okupaciju koja je obezvrijedila rad i dostojanstvo neovisnih obrtnika.</p> <p>Kao izravno pogođena strana, zahtijevam precizno i pojedinačno očitovanje predlagatelja na sljedeće točke koje ne ostavljaju prostor za bilo kakvu administrativnu obranu:</p> <p>UKIDANJE AGREGATORSKOG PARAZITIZMA: Agregatori su posrednici koji ne stvaraju vrijednost, ne riskiraju vlastitu imovinu i ne drže</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>volan, već isisavaju profit iz tuđeg rada pod patronatom države. Zahtijevamo potpuno brisanje modela agregatora iz zakona. Svaki prijevoznik mora biti neovisan subjekt s izravnom licencom. Svaki pokušaj obrane agregatora smatrat ćemo javnim priznanjem države da zastupa interese korporativnih lobija protiv malog čovjeka.</p> <p>KRAJ PRISILNOG REKETA HOK-a: Hrvatska obrtnička komora (HOK) je institucija koja obrtnicima za njihovu cijenu ne pruža apsolutno nikakvu protuvrijednost, već služi za financiranje birokratske kaste. Zahtijevamo da članarina u HOK-u postane isključivo DOBROVOLJNA. Prisilna naplata od ljudi kojima ista ta država otežava rad je moralno dno i ekonomski teror. Na temelju kojeg ustavnog načela država prisiljava obrtnike da financiraju sustav koji ne štiti njihove interese ?</p> <p>OBRTNIK KAO KRALJ TRŽIŠTA – SVA PRAVA, MINIMALNA DAVANJA: Država mora prestati tretirati obrtnika kao bankomat. Zahtijevamo zakon koji obrtniku ostavlja puni suverenitet i sva prava, ali uz drastično smanjenje davanja i ukidanje parafiskalnih nameta. Tražimo totalno administrativno rasterećenje; država se mora maknuti iz džepova onih koji stvaraju vrijednost.</p> <p>NIŠTAVNOST REPRESIJE BEZ REDA: Država koja nije u stanju osigurati pravnu sigurnost i eliminirati neloyalnu konkurenciju nema moralno ni pravno uporište za uvođenje novih kazni i licenci. Svaki birokratski odgovor koji ne nudi rješenje za ova pitanja smatrat ćemo priznanjem institucionalne agresije na slobodu rada.</p> <p>ZAKLJUČNO: Ne tražimo vaše 'razmatranje', jer se s onima koji provode reket ne pregovara. Zahtijevamo povlačenje ovog sramotnog Nacrta, ukidanje agregatora i prestanak pljačke kroz prisilne članarine. Obrtnik</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			mora imati sve, ali bez vaših okova. Vaša obrana ne postoji jer ste izdali one koji vas hrane. OVO JE KONAČNA OPOMENA.“		
51.	MARIO MINDOLJEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Dosta kolega brinu isti problemi poput minimalne cijene, strožih i jasnih zakonskih okvira za agregatore kao i njihovu odgovornost i etičnost u procesu prijevoznog sustava s čime se slažem i neću dodatno komentirati jer je dovoljno iskomentirano.</p> <p>Smatram na bih u formiranje cijena taksi usluga trebale biti i uključene jedinice lokalne samouprave jer dosadašnjim načinom uber i bolt su direktni konkurenti koji štete javnom gradskom prijevozu s obzirom da kad sjednu tri putnika u auto vožnja bude jeftinija nego što bi ih koštale tri karte za javni gradski autobus.</p> <p>Nadodao bih i javno ruganje agregatora s pravnim poretkom gdje se jasno u aplikaciji vidi da je vozač na mreži aktivan 8 sati taj dan, a u stvarnosti u dokumentaciji prijavljen na dva sata.</p> <p>Kod tog ruganja s pravnim poretkom se i pitamo kako nitko od nadležnih i poreznog resora i resora rada i inspektorata na terenu nije posumnjao kada se 300 vozača na jednoj firmi raskine radni ugovor i baš nekim čudom sutradan tih svih istih 300 vozača zaposli se u novog poslodavca i tako u krug u ciklusima od 2 mjeseca.</p> <p>Još jedna u nizu besmislica od dokumenata i prividnih pravilnosti je papir kojim vlasnik firme potvrđuje da je radnika/radnike prijavio na zdravstveno i mirovinsko osiguranje što bi valjda trebalo biti normalno po zakonima RH, a taj isti dokument sam poslodavac ispunjava i potpisuje bez ikakve službene ovjere mirovinskog i zdravstvenog.</p> <p>Što se tiče izmjena mislim da bi se platforme Uber i</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, dok inspekcijski nadzor nad provedbom Zakona o radu, te drugih propisa koji uređuju odnose radnika i poslodavca obavlja tijelo državne uprave nadležno za poslove rada. Način plaćanja usluge prijevoza ne određuje vrstu prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Bolt trebale uskladiti s Zakonom o radu te vozači biti uvećano plaćeni za rad noću, nedjeljom i praznikom kao što navedeni zakon i nalaže.</p> <p>Zadnja stvar koju nisam vidio da je itko spomenuo jer u sklopu ovog zakona, a radi se o obavljanju prijevoza točnije unaprijed UGOVORENIH kao npr hotelskih gostiju od i do zračne luke gdje je unaprijed definirana cijena koju ovisno o dogovoru može platiti hotel transakcijski R1 računom ili putnik kartično ili gotovinom.</p> <p>Kod transakcijskog plaćanja ova djelatnost bi spadala u POVREMENI PRIJEVOZ PUTNIKA a taj prijevoz je dozvoljen obavljati samo kombi vozilima, ali ne i automobilima a znamo da u hotelskim sobama većinom borave 1,2 ili 3 osobe za što je prikladniji automobil. Povremenom prijevozu nije dozvoljena gotovinska i kartična naplata.</p> <p>U slučaju gotovinske ili kartične naplate djelatnost bi spadala u Taksi prijevoz, ali onda ostaje nedorečeno što taksimetrom kada je toj vožnji već unaprijed definirana cijena i uključivanje taksimetra kao mjernog instrumenta naplate nebi imalo svoju svrhu.</p>		
52.	JOSIP MATIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Komentar na stanje i regulaciju tržišta autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj</p> <p>Tržište autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj posljednjih je godina značajno poremećeno djelovanjem digitalnih platformi poput Uber i Bolt. Iako se formalno predstavljaju kao digitalni posrednici, njihov stvarni utjecaj na formiranje cijena, uvjeta rada i dostupnosti usluge ukazuje na to da imaju ključnu ulogu u</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>operativnom upravljanju tržištem.</p> <p>Platforme ne posjeduju vlastita vozila, ne snose troškove održavanja flote niti izravno zapošljavaju vozače, dok istovremeno uzimaju sve veće provizije. S druge strane, cijene vožnji kontinuirano se snižavaju, često ispod razine ekonomske isplativosti za vozače. Takva praksa dovodi do dampinga cijena i narušavanja tržišnog natjecanja, pri čemu je u pojedinim slučajevima cijena vožnje za više osoba niža od cijene javnog gradskog prijevoza, što dugoročno nije održivo.</p> <p>Dodatni problem predstavlja neujednačena porezna i regulatorna opterećenost. Domaći autotaksi prijevoznici snose puni teret poreza, doprinosa i regulatornih obveza u Republici Hrvatskoj, dok se kod digitalnih platformi dio prihoda i dobiti ostvaruje izvan nacionalnog poreznog sustava.</p> <p>Slijedom navedenog, predlažu se sljedeće mjere: Uvođenje minimalne cijene vožnje za vozače</p> <p>Potrebno je definirati minimalnu cijenu po kilometru i/ili minuti ispod koje nije dopušteno pružanje usluge, kako bi se spriječio damping i osigurala ekonomska održivost djelatnosti.</p> <p>Jasnije pravno definiranje statusa digitalnih platformi</p> <p>Potrebno je precizno regulirati status platformi koje sudjeluju u organizaciji prijevoza, uključujući njihovu odgovornost za formiranje cijena i uvjete rada.</p> <p>Obvezna verifikacija dozvola unutar platformi</p> <p>Sve platforme trebale bi biti obvezne omogućiti unos i provjeru važećih dozvola za rad po jedinicama lokalne samouprave, čime bi se onemogućilo preuzimanje putnika na područjima gdje prijevoznik nema odobrenje.</p> <p>Sustav prijave nepravilnosti</p> <p>Omogućiti građanima i sudionicima na tržištu jednostavan način prijave</p>		<p>i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, dok inspekcijski nadzor nad provedbom Zakona o radu, te drugih propisa koji uređuju odnose radnika i poslodavaca obavlja tijelo državne uprave nadležno za poslove rada. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>nepravilnosti (fotografije, video zapisi) nadležnim institucijama, uz brzu obradu i postupanje.</p> <p>Pojačani nadzor i strože sankcije</p> <p>Uvesti češće kontrole na terenu te propisati znatno strože, odvraćajuće kazne za:</p> <p>obavljanje prijevoza bez potrebnih dozvola rad "na crno"</p> <p>prijevoz bez uključenog taximetra ili bez evidentiranja vožnje putem platforme</p> <p>Regulacija otvaranja trgovačkih društava</p> <p>Ograničiti mogućnost osnivanja jednostavnih društava (j.d.o.o.) osobama koje nisu državljani Europske unije, osobito ako su prethodno imale nepodmirena dugovanja ili sudjelovale u zluporabama sustava.</p> <p>Zaključno, nužno je uspostaviti ravnotežu između inovacija koje donose digitalne platforme i zaštite domaćih prijevoznika te osigurati jednake uvjete poslovanja za sve sudionike na tržištu. Bez jasne regulacije i učinkovite kontrole, postoji ozbiljan rizik daljnje degradacije autotaksi djelatnosti i nelojalne konkurencije</p>		
53.	DOMAGOJ ŽIŽIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Želimo promjene za obrtnike a ne pogodovanje agregatorima!	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
54.	DUJE ŠEVO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Obozavam se vozit za 2.65e po Splitu. Hvala Vam hahaha najdraze mi je kad nas 4 sidnemo u taxi za 0.70c po osobi pijani i kazemo vozacu vozi pasu di san ti reka nemoj mi van rute vozit! Hahah</p> <p>Btw Italija 4km 20e uber hahah</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
55.	VLADIMIR NEŠKOVČI N	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	Zbog čega je najviše zatvorenih firmi u taxi prijevozu u republici	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Hrvatskoj. Država hitno treba zaštititi domaće prijevoznike uvođenjem minimalne cijene. Dosta je neloyalne konkurencije, dumpinga i pritiska aplikacija koji ruše cijenu.		
56.	NIKŠA PASQUALIC CHIO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Predložene izmjene zakona predstavljaju tek kozmetičke promjene koje neće donijeti stvarno poboljšanje ako se ne provedu temeljite dorade. Smatram da je nužno uvesti minimalnu cijenu po kilometru.</p> <p>Trenutno nerealno niske cijene prisiljavaju vozače da za volanom provode po 12, pa i 15 sati dnevno kako bi ostvarili osnovnu zaradu. Takav iscrpljujući rad izravno utječe na sigurnost prometa — umorni vozači postaju ozbiljna opasnost i za sebe i za druge sudionike u prometu. Također tu imamo problem štednje oko održavanja vozila pa su nam zbog preniskih cijena vozila u prilično lošem stanju.</p> <p>Nadalje, vozači su dosadašnjom praksom prijavljeni na samo dva sata dnevno, čime su zakinuti za radni staž. Posljedica toga je da su u posljednjih deset godina ostvarili tek dvije godine radnog staža. Na taj način nikada neće moći ostvariti pravo ni na minimalnu mirovinu, jer je za to zakonom propisano najmanje 15 godina staža. Takva praksa oštećuje državne financije i u budućnosti stvara nove socijalne slučajeve.</p> <p>Također, među vozačima postoji značajan broj blokiranih osoba koje u postojećem sustavu mogu jednostavno zaobilaziti svoje financijske obveze. Time se stvara pogrešan dojam da nije potrebno uredno izvršavati novčane obveze, čime društvo neizravno potiče neodgovornost i financijsku nesamostalnost.</p> <p>Molim da se ove činjenice uzmu u obzir pri daljnjem razmatranju i doradi zakona, u interesu</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			sigurnosti, pravednosti i održivosti cijelog sustava.		
57.	PAVAO PRGOMET	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani,</p> <p>osporavam navode iz komentara gospodina Bojana Jovanovića kojim se protivi regulatornom uređenju minimalne naknade u autotaksi prijevozu putem elektroničkih aplikacija. Gospodin Jovanović je dobio nezahvalan zadatak braniti neobranljivo.</p> <p>Smatram da njegov komentar pogrešno prikazuje stvarno stanje na tržištu jer miješa cijenu koju plaća korisnik, bruto fiskalizirani promet, prihod platforme, prihod prijevoznika (agregatora) i stvarnu neto zaradu vozača nakon svih troškova.</p> <p>Prije svega, potrebno je jasno razdvojiti dvije stvari: minimalnu cijenu za korisnika i minimalnu naknadu za vozača/prijevoznika. Predmet uređenja ne bi trebala biti administrativna cijena koju mora platiti korisnik, nego minimalni iznos koji mora pripasti vozaču odnosno prijevozniku za obavljanje vožnju. Platforma i dalje može korisniku ponuditi popust, promotivnu cijenu ili subvenciju, ali taj popust ne smije biti financiran smanjenjem naknade vozaču ispod ekonomski održive razine.</p> <p>Tvrđnja da je "jedna od 1000 vožnji imala cijenu za korisnika manju od 3 €" ne odgovara na stvarno pitanje. Nije ključno koliko je korisnik platio, nego koliko je vozač stvarno zaradio za tu vožnju nakon provizije, praznih kilometara, čekanja, goriva, amortizacije, održavanja, osiguranja, poreza i doprinosa. Moguće je da korisnik plati više od 3 €, a da vozaču nakon svih odbitaka i troškova ostane manje od 3 € ili čak iznos koji nije ekonomski održiv.</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne razlikuje autotaksi prijevoz ovisno o tome obavlja li se putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, već svi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz moraju ispunjavati jednako propisane uvjete i to, od načina obavljanja te vrste prijevoza sukladno zakonskoj definiciji, preko posjedovanja valjane licencije i dozvole, pa do ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Zato se od platformi mora tražiti potpuna i provjerljiva raščlamba cijene: cijena za korisnika, iznos popusta ili subvencije, bruto naknada za vožnju, platformska provizija, iznos isplaćen prijevozniku, iznos koji stvarno pripada vozaču, kilometraža do korisnika, kilometraža s korisnikom, vrijeme čekanja i vrijeme vožnje.</p> <p>Bez takvih podataka i uračunavanja svih troškova nije moguće ozbiljno govoriti o stvarnoj isplativosti vožnje.</p> <p>Također, rast prosječne cijene prijevoza i rast broja prijevoznika ne dokazuju da je tržište zdravo. Nominalni rast cijena može biti posljedica opće inflacije, rasta cijena goriva, servisa, vozila, osiguranja i drugih ulaznih troškova. DZS indeks potrošačkih cijena definira kao opću mjeru inflacije, što znači da rast nominalnih cijena u nekoj djelatnosti ne dokazuje automatski rast realne zarade.</p> <p>Rast broja vozača i prijevoznika također može značiti visoku fluktuaciju, stalni odlazak postojećih vozača, dolazak neiskusnih vozača, rad povremenih vozača i stalnu potrebu platformi za regrutiranjem novih ljudi. Takav rast može stvarati privid širenja tržišta, iako se u pozadini nalazi nestabilan model u kojem velik broj vozača brzo odustaje kada shvati stvarne troškove rada.</p> <p>Tvrdnja da vožnja putem elektroničke aplikacije predstavlja stabilan i konkurentan izvor prihoda također je pojednostavljena. Ovaj posao je izrazito sezonski i ovisi o mjesecu, danu u tjednu, satu, vremenskim uvjetima, turističkoj sezoni, broju dostupnih vozača, algoritamskom određivanju cijena, bonusima, provizijama i čestim izmjenama uvjeta rada.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Vozač ne može dugoročno planirati prihod ako platforma može jednostrano mijenjati uvjete, cijene, bonuse, pravila prihvaćanja vožnji i dostupnost profila.</p> <p>Posebno je problematično što algoritam u praksi upravlja radom vozača: određuje cijenu, dodjeljuje vožnje, mjeri prihvaćanje i odbijanje, utječe na vidljivost vozača i može bitno utjecati na njegov prihod. Europska unija je upravo zbog takvih okolnosti donijela Direktivu o radu putem platformi, kojom se uvode pravila o transparentnosti algoritamskog upravljanja, ljudskom nadzoru automatiziranih odluka i lakšem utvrđivanju radnopravnog statusa platformskih radnika.</p> <p>Tvrdnja da se svako administrativno propisivanje mora temeljiti na jasnim dokazima tržišnog poremećaja načelno je prihvatljiva, ali u ovom sektoru već postoje brojni pokazatelji poremećaja. Javno su zabilježene pritužbe na damping cijene, neloyalnu konkurenciju, nedovoljnu kontrolu dokumentacije, rad preko agregatora, sumnje na porezne zlouporabe i sigurnosne probleme. USKOK je pokrenuo istragu protiv više osoba zbog sumnje na poreznu utaju u taksi uslugama, što dodatno pokazuje da država mora pojačati nadzor nad ovim tržištem.</p> <p>Zaštita potrošača ne smije se koristiti kao izgovor za održavanje dampinških cijena. Korisnik kratkoročno može imati korist od vrlo niske cijene, ali dugoročno gubi ako takav model dovodi do lošije sigurnosti, većeg broja neiskusnih vozača, otkazivanja neisplativih vožnji, prekomjernog rada vozača, slabijeg održavanja vozila, poreznih zlouporaba i uništavanja zakonite konkurencije.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Neznatno povećanje cijene pojedinačne vožnje za korisnika, primjerice za 2-3 €, ako je povezano s minimalnom naknadom za vozača, jasnom kontrolom i provedbom zakona, može donijeti znatno veće društvene koristi: stabilnije radne uvjete, bolju sigurnost prometa, manji pritisak na vozače, manje poticaja za izbjegavanje poreza i kvalitetniju uslugu za krajnjeg korisnika.</p> <p>Posebno treba odbaciti argument da se niska cijena može nadoknaditi većim brojem vožnji. Veći broj vožnji povećava zaradu samo ako je svaka vožnja barem približno isplativa. Ako je cijena po kilometru i minuti ispod stvarnog troška, veći broj vožnji samo povećava trošenje vozila, umor vozača i dugoročni gubitak. Autotaksi prijevoz nije digitalna usluga bez marginalnog troška; svaka vožnja troši gorivo, gume, kočnice, vozilo, vrijeme i radnu sposobnost vozača.</p> <p>Damping cijena ima ozbiljan negativan učinak na hrvatsko tržište. Dumping izgurava zakonite prijevoznike koji uredno plaćaju svoje obveze, potiče rad ispod stvarnog troška, stvara pritisak na vozače da rade dulje i opasnije, povećava fluktuaciju, potiče ulazak neiskusnih vozača, stvara gužve u gradskim središtima i dugoročno može dovesti do ovisnosti tržišta o malom broju velikih digitalnih platformi.</p> <p>Europski primjeri pokazuju da ovakva regulacija nije neuobičajena. Njemački pravni okvir omogućuje lokalnim tijelima da radi zaštite javnog prometnog interesa propišu tarifna pravila, uključujući minimalne naknade za usluge najma vozila s vozačem. Heidelberg je uveo minimalne cijene za takve usluge radi zaustavljanja dumpinga, navodeći da su bile znatno ispod taksi tarife. Essen je donio odluku o minimalnoj</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>tarifi radi osiguranja poštenog tržišnog natjecanja. München uvodi sličan model za Uber, Bolt i slične usluge, uz obrazloženje da su takve vožnje bile znatno jeftinije od taksija i da je potrebno zaštititi uređen sustav prijevoza.</p> <p>Stoga predlažem da se u zakonodavni i podzakonski okvir uvedu sljedeće mjere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Minimalna naknada za vozača/prijevoznika po vožnji, izražena kroz minimalni iznos po kilometru, minuti i minimalni početni iznos. 2. Jasno razdvajanje cijene za korisnika od naknade za vozača, tako da platforma može dati popust korisniku, ali ne smije sniziti naknadu vozaču ispod propisanog minimuma. 3. Obveza platformi da nadzornim tijelima dostavljaju strukturirane podatke o svakoj vožnji: cijena za korisnika, provizija, popust, subvencija, iznos isplaćen prijevozniku, kilometraža, trajanje i vrijeme čekanja. 4. Zabrana kažnjavanja ili ograničavanja vozača zbog odbijanja ekonomski neisplativih vožnji. 5. Obveza transparentnog prikaza bruto i neto zarade u oglašavanju rada putem platforme, uz prikaz očekivanih troškova vozila. 6. Pojačan nadzor agregatora, uključujući stvarne prijave radnika, porezne obveze, dokumentaciju vozila i vozača. 7. Strože sankcije za krivotvorenje dokumentacije, neplaćanje poreza i doprinosa te organizirano premještanje radnika i vozila između povezanih društava radi izbjegavanja obveza. 		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>8. Mogućnost propisivanja maksimalne cijene ili ograničenja ekstremnih dinamičkih cijena u situacijama velike potražnje, kako bi se istovremeno spriječili i damping i prekomjerno iskorištavanje korisnika.</p> <p>9. Jednaka pravila za sve oblike autotaksi prijevoza, neovisno o tome obavlja li se vožnja putem aplikacije, telefonske narudžbe, stajališta ili taksimetra.</p> <p>Zaključno, predložena regulacija ne smije se prikazivati kao napad na tržište ili korisnike. Cilj nije ukidanje aplikacija niti zabrana tržišnog natjecanja, nego uspostava minimalnih pravila uređenog tržišta. Tržište u kojem se vožnje nude ispod stvarnog troška, u kojem vozači snose rizik algoritamskih odluka, u kojem se stalno regrutiraju novi i neiskusni vozači te u kojem postoje ozbiljne sumnje na porezne i radnopravne nepravilnosti, nije zdravo tržište.</p> <p>Minimalna naknada za vozača, uz transparentnost, nadzor i jednake uvjete za sve, predstavlja razumnu i nužnu mjeru za zaštitu vozača, zakonitih prijevoznika, korisnika, sigurnosti prometa i javnog interesa.</p>		
58.	MATIJA MALIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Smatram da rasprava o minimalnoj ili maksimalnoj cijeni autotaksi usluge neće riješiti ključni problem ako se istovremeno ne uredi pitanje platformskih naknada/provizija.</p> <p>Ako se zakonom regulira samo cijena koju vidi i plaća korisnik, postoji realan rizik da će se teret prebaciti isključivo na korisnike, dok položaj autotaksi prijevoznika i vozača neće biti bitno bolji.</p> <p>Primjer je jednostavan: ako korisnik za određenu vožnju plaća više, ali elektronička aplikacija i dalje zadržava značajan postotak kroz platformsku naknadu/proviziju, stvarni</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>autotaksi prijevoznik ne dobiva nužno održiviji poslovni model. U tom slučaju korisnik plaća više, platforma ostvaruje veći prihod, a vozaču i prijevozniku ostaju isti ili veći operativni troškovi: gorivo, vozilo, amortizacija, doprinosi, porezi, računovodstvo, osiguranje i ostale obveze.</p> <p>Zato smatramo da se pitanje cijene ne može promatrati odvojeno od pitanja koliko od te cijene ostaje subjektu koji stvarno obavlja prijevoz.</p> <p>Ako je cilj zaštita korisnika, transparentnost i dugoročno uređeno tržište, tada je potrebno razmotriti: jasnu metodologiju izračuna održive cijene autotaksi prijevoza, ograničenje platformskih naknada/provizija koje elektroničke aplikacije naplaćuju za povezivanje korisnika i prijevoznika, smanjenje poreznog opterećenja na autotaksi uslugu, uključujući razmatranje niže stope PDV-a, veću odgovornost platformi u odnosu prema prijevoznicima, vozačima i tržištu.</p> <p>Samo administrativno određivanje cijene prema korisniku neće automatski značiti bolji položaj vozača. Bez reguliranja platformskih naknada i stvarnih troškova poslovanja, postoji opasnost da se problem samo kozmetički premjesti — s vozača na korisnika — dok srž problema ostaje ista.</p> <p>Podržavam transparentno, zakonito i dugoročno održivo autotaksi tržište, ali rješenje mora obuhvatiti cijeli lanac: korisnika, platformu, prijevoznika i vozača.</p>		<p>aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. S druge strane, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
59.	HRVOJE ĐIKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Bojan Jovanović, Morena Šimetić, Uber i Bolt vode hibridni rat protiv Hrvatske! Ovo je pitanje nacionalne sigurnosti a ne opstanka privatnika koji se bave taksi prijevozom, Uber i Bolt iznose milione i milone eura iz Hrvatske bez ikakve kontrole!! U 1 sat, iz firme u	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>drugu firmu prebace 400-500 vozača "zlatnih" agregatora a obrtnik čeka po 5-6 dana da mu se uopće iz spomenutih firmi netko javi, tako da smatram da su Uber i Bolt dio koruptivne hobotnice!! Radi održivosti poslovanja treba se uvesti minimalna cijena kao i maksimalna po km, mjesečna provjera Uberovog i Boltovog poslovanja, jer im nijedna mjesečna faktura ne odgovara njihovim tjednim izvještajima, na što se bune i referenti iz porezne uprave! Treba ograničiti rad agregatora, jednomjesečna kontrola Uberovog i Boltovog poslovanja, smanjenje provzije Ubera i Bolta, češće prometne inspekcije. Ako platforme samo spajaju vozača i korisnika, kako onda mogu određivati cijenu, kažnjavati vozače, određivati zaradu, onda njihova funkcija nije samo spajanje vozača i putnika nego direktno odlučuju o poslovanju vozača, te ispada da su oni poslodavci ali bez ikakve odgovornosti, bez plaćanja poreza, PDVa i ostalih nameta koje je privatnik dužan plaćati na svoju štetu a jedino na Uberovu i Boltovu korist!! Također, mišljenja sam da bi se poslovanjem Ubera i Bolta trebale pozabaviti tajne službe jer ovakvo iznošenje miliona eura iz državnog proračuna je pitanje nacionalne sigurnosti</p>		
60.	VALENTINA DINIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Bolt i Uber su smišljeni za nadobudne nove vozače koji dobivaju i dobre promocije u eurima kao dobrodošlice, koji neće uračunati svakih 200 e osnovnog OBVEZNOG servisa svakih 2 mjeseca (čak češće jer 10 000 km nije puno za taxi), koji neće računati na kvarove auta koji koštaju 500 e samo za neku glupost na autu a kamoli nešto normalno oko 1000e i to će se desiti bar par puta godišnje jer to je normalno nakon trganja auta na našim raspadnutim cestama. A uvjetovano je da se mora kupiti euro 6 skuplji auto i to ne manji od 4m...</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>dakle oko 10 000e ako kupijete najlošiji mogući podrapani auto koji nakon 1 godine ima već 350 000 km i nemožete ga naravno prodati. Sad vi recite kako se isplati voziti kad nakon 1 godine imate krntiju od auta i nikako si ne možete zaraditi te novce nazad, znači u startu minus 15 000 e koji odu u vjetar...sad se svi pitaju kako se isplati vozit mečke kao taxi - ili ih iznajmljuju pa trgaju tuđi auto ili skidaju kilometre pa prodaju auto pod 120 000 km i onda se eto isplati vas Boltek i Uber</p>		
61.	ZORAN VUKASOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Vidim da ima dosta komentara o cijenama i isplativosti. Pa evo prikaz koji može poslužiti i ministarstvu da se uvjere da ne postoji način da itko radi legalno preko Ubera ili Bolta.</p> <p>Cijeli taksi prijevoz je zamišljen kao djelatnost obrtnika jer obrtnik nije obveznik Zakona o radu, može raditi 23 sata dnevno, može plaćati porez paušalno i nije u sustavu PDV-a. Zaposlenik koji bi vozio taksi u skladu sa zakonom 8 sati dnevno/40 sati tjedno ne može sebi ni plaću zaraditi. No, i Ministarstvo rada gura glavu u pijesak i ne žele vidjeti problem makar postoje podaci koliko tko provede prijavljen na aplikaciji i obaveza je Ubera da to javlja ministarstvu. Što nitko ni ne prati niti pita, u ministarstvu prometa ni ne znaju za to niti se to od Ubera traži.</p> <p>Mjesečna davanja obrtnika paušalca u najvišoj kategoriji prihoda su: MIO I stup 120 eura, MIO II stup 40 eura, ZO 132 eura i porez 90 eura. Ukupno 382 eura mjesečno. I od 100 eura koje zaradi, svih 100 ostaje njemu. Pretpostavka da svaki dan zaradi 100 eura, to je 3 000 eura mjesečno. Oduzmi davanja pa je to 2 600 eura od kojih paušalac plati gorivo, održavanje, amortizaciju</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>auta....i što ostane to je njegova plaća.</p> <p>Većina njih koji rade za Uber rade preko agregatora jer inače mora sam sebi isplatiti plaću direktora u svom jdo-u a to je trošak od 1500 eura pa im je isplativije platiti proviziju agregatorima (što je zakonom zabranjeno ali.....).</p> <p>Oni koji rade preko Ubera, od 100 eura prometa Uber odmah uzima svojih 25 eura pa im ostane 75. Od 100 eura izdanih računa, 20 eura je PDV jer su svi agregatori zbog obima posla u sustavu PDV-a što ostavlja 55 eura za vozača. Na Uberovu proviziju se plaća PDV od 6,25 eura ali se to prebija sa primljenim PDV-om. Kad agregator uzme svojih 10 eura zarada vozača izlazi oko 55 eura na 100 eura prometa.</p> <p>Da bi se napravilo 100 eura prometa treba napraviti 200 km i to većinom za cijeli dan rada, 12 sati. Za tih 200 km treba oko 25 eura goriva, ostaje 30 eura za cijeli dan rada od čega treba platiti najam auta, servise, gume, registraciju..... Nema mjesta za plaćanje državnih davanja ili pune plaće. Čak i da je vozač vlasnik obrta ili firme, ono što ostane nakon što Uber uzme svoju proviziju nije dovoljno da bi se preživjelo, ne sa 6 000 km mjesečno.</p> <p>Jedini način da se radi preko Ubera i Bolta je varanje države. Zato svi agregatori krađu PDV mijenjanjem firmi svako malo, zato su svi vozači prijavljeni na 1 sat dnevno, jer drugi način ne postoji osim debelog varanja države.</p> <p>Nagradno pitanje: tko je to omogućio i tko i dalje kozmetičkim promjenama zakona i pravilnika omogućuje Uberu da radi na takav način? Počinje sa MIN....., završava sa ...ROMETA</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
62.	TONI PASQUALIC CHIO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Smatram kako je iznimno važno da se uz već predloženo određivanje maksimalne cijene taksi usluga, u zakon uvrsti i jasno definiranje minimalne cijene vožnje. Minimalna cijena trebala bi biti određena na način da prati ključne ekonomske pokazatelje, prvenstveno stopu inflacije i kretanje cijena goriva. Time bi se osigurala dugoročna održivost poslovanja za pružatelje usluga, ali i spriječilo nelojalno tržišno natjecanje kroz dampinške cijene koje dugoročno štete cijelom sektoru.</p> <p>Ujedno želim pohvaliti prijedlog uvođenja maksimalne cijene, jer smatram da je to nužna mjera zaštite potrošača. Takva regulacija može učinkovito suzbiti neprimjerene prakse pojedinaca koji, koristeći situacije povećane potražnje, neopravdano podižu cijene i time narušavaju povjerenje u cijelu djelatnost.</p> <p>Kombinacija minimalne i maksimalne cijene doprinijela bi stabilnijem, pravednijem i transparentnijem tržištu taksi usluga, na korist i korisnika i pružatelja usluga.</p> <p>Također Vas molim Da s uvođenjem maximalne cijene nestaje potreba za dosadašnjim nakaradnim označavanjem maximalne cijene na Vratima automobila ogromnim brojkama od 10 cm. Označeni smo kao rizična skupina i time diskriminirani u odnosu na kolege koji voze isključivo preko aplikacije!</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
63.	DUJE GRBEŠA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>“Dragi” ministre Butkoviću ako već ne vidite kakvi su problemi s platformama molim Vas da vratite i pogledate emisiju na programu HRT1 s početkom u 20:55 na današnji datum, a ako Vam to nije dovoljno da malo progledate onda se nudim da Vam platim oftamološki pregled. Lp.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
64.	MATE SKENDER	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Uvedite jedinstvenu tarifu za sve.za Dan za noc i praznike i gotovo. Ugledajte se na model taxisiranja u Budinpešti. SVE TRANSPARENTNO.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
65.	ANITA JAKŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Propisivanjem obveze prikaza maksimalne cijene i rute isključivo kroz prizmu elektroničkih aplikacija, u neravnopravan se položaj stavljaju prijevoznici koji koriste klasični taksimetar kao službeno i ovjereno mjerilo odobreno od strane Državnog zavoda za mjeriteljstvo. Ako se Zakon u tom dijelu jasno ne precizira, stvorit će se nepravedna tržišna prednost za digitalne platforme. Iako predloženi Zakon nastoji urediti tržište, on propušta riješiti brojna suštinska pitanja, a u trenutnom obliku prijeti uvođenjem još veće pravne zbrke.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
66.	ŠIME BAKIJA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Poštovani resorni ministre! Zašto već jednom se ne uvede minimalna cijena da se spriječe malverzacije agregatora u vidu otvaranja/zatvaranja firmi (šalju ih u stečaj), neplaćanja poreza na naših 25% + neplaćanje poreza na inozemnu dobit (s obzirom da su digitalne platforme registrirane izvan Hrvatske), rad bez prijave, prijave na 2h s radom od 15h dnevno, zapošljavanje umirovljenika koji rade van zakonskog okvira, strani radnici koji rade sa kupljenim vozačkim dozvolama, evidencija radnih sati, javni registar taxi dozvola, uvođenje županijskih dozvola po principu jedinice lokalne samouprave, zabrana migracija iz županije u županiju... Ima tu podosta tema. Ali pravi srž problema su digitalne platforme koje dampiraju cijene da su jeftiniji od javnog gradskog prijevoza. Recite mi molim vas, gdje u Europi i ostatku svijeta to ima? Ugledajte se na Mađarski, Njemački ili Slovenski model gdje su	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>cijene taksi prijevoza i digitalnih platformi regulirane zakonski da moraju biti ISTE. Od minimalne do maksimalne cijene. Predlažem mišljenje stručnih ljudi sa Ekonomskog fakulteta. Di je ekonomska isplativost sa Euro 6 normom, inflacije koja debelo prelazi 30%, cijene goriva koje su blizu 2€/l vožnja za 2,3,4€ BRUTTO? Tko je tu lud? Upravo zbog toga problemi izlaze na površinu u vidu izbjegavanja plaćanja zakonskih obaveza kao porez, prirez, doprinosi, itd... Situacija je iz dana u dan ne održiva. Pritom se aplikacije (Uber/Bolt) izjašnjavaju kao platforma za dijeljenje prijevoza, ne kao taksi djelatnost. Nemaju licenciju unutarnjeg cestovnog prometa jer nisu 'taxi'. Totalni non sens. Ne lojalna konkurencija ispod svake ekonomske isplativosti. Osobno nemam ništa protiv platformi, ali imam protiv ovakve ne lojalne damperške konkurencije koja je van svake pameti! Gospodine Butkoviću, ako želite red na tržištu taksi prijevoza, uvedite MIN/MAX cijena po km za SVE jednako. Taksi i digitalne platforme! Sve osim toga će stvoriti još veći nered i kaos na tržištu koje je ionako poljuljano!</p> <p>Pozdrav!</p>		
67.	GORAN VICKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani,</p> <p>ovim putem dostavljam reagiranje na nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p> <p>Smatram kako je nužno hitno uvesti institut minimalne cijene usluge autotaksi prijevoza, kako bi se spriječile tržišne manipulacije i nelojalna konkurencija od strane</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>digitalnih platformi poput Ubera i Bolta.</p> <p>Trenutno važeći okvir predviđa određivanje maksimalne cijene, dok minimalna cijena nije definirana, što dovodi do ozbiljnih poremećaja na tržištu i damping cijena koje dugoročno štete svim sudionicima, osobito vozačima.</p> <p>Nema ekonomske niti tržišne logike u sustavu koji ograničava samo gornju granicu cijene, dok istovremeno dopušta neograničeno snižavanje cijena ispod razine održivosti poslovanja.</p> <p>Slijedom navedenog, predlažem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uvođenje minimalne cijene autotaksi usluge u iznosu od 5,00 EUR za start te 2,00 EUR po kilometru, - definiranje maksimalne cijene u iznosu od 7,00 EUR za start te 4,00 EUR po kilometru. <p>Također, smatram kako je nužno urediti pitanje broja autotaksi vozila na tržištu. Trenutno stanje ukazuje na prezasićenost tržišta, što negativno utječe na kvalitetu usluge, sigurnost te ekonomsku održivost djelatnosti.</p> <p>Stoga predlažem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uvođenje županijskih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza, ili - davanje ovlasti jedinicama lokalne samouprave (gradovima i općinama) da samostalno određuju optimalan broj autotaksi vozila sukladno potrebama lokalnog tržišta. <p>Vjerujem kako bi navedene mjere doprinijele uređenju tržišta, osigurale poštene uvjete poslovanja te povećale kvalitetu usluge za krajnje korisnike.</p> <p>Srdačan pozdrav!</p>		<p>poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom.</p> <p>Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola.</p>
68.	UDRUGA TAXISTA ZADAR	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O	<p>Stav udruge iz Zadra je da ograničavanje cijena mora pratiti realne troškove poslovanja .</p> <p>Procjena je da svaki prazan kilometar generira trošak od</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	0.30 do 0.50 eura, a kad se uzme u obzir svi operativni troškovi, jasno je da minimalna cijena prijevoza ne smije biti dampinška ako želimo održiv i zakonit sektor autotaksi prijevoza.		
69.	ANTONIO ŠAKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Predlažem, osim predloženih promjena u navedenih 18 članaka, da se promijeni i članak 47. stavak 6. dosadašnjeg Zakona, a moja tema su AUTOTAKSI STAJALIŠTA.</p> <p>U redu mi je da JLS svaka za sebe mogu odlučivati o lokaciji i opremljenosti stajališta, ali smatram da bi bilo logično da se na razini ovog Zakona odluči o načinu korištenja taksi stajališta, i to minimalno na način da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na autotaksi stajalište se u svrhu ukrcavanja putnika može zaustaviti samo autotaksi vozilo koje: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. obavlja prijevoz koristeći taksimetar; 1.2. ima važeću dozvolu JLS na kojoj se to stajalište nalazi. 2. Taksi vozila zaustavljena na taksi stajalište imaju pravo ukrcavanja putnika po redu po kojem su i došli na taksi stajalište. <p>SVRHA I CILJ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Svakim danom na cesti je sve više vozila (uključujući i taksi vozila) a broj stajališta je više-manje uvijek isti i kao takav je limitiran. Nema smisla da taksi vozilo koje ne može na legalan način pružiti taksi uslugu (nema taksimetar nego pruža uslugu preko aplikacije) zauzima mjesto na stajalištu, dok vozila koja mogu legalno pružiti uslugu moraju ili kružiti i tražiti parking po drugim mjestima, ili stajati na cesti blokirati promet i time otežavati drugim sudionicima u prometu. 2. Svakodnevno se susrećem sa situacijom da ja (i drugi kolege koji žele raditi) nemaju mjesta na taksi stajalištu jer je na njega netko parkirao. Konkretno, u Skradinu na stajalište parkira prijevoznik 	Nije prihvaćen	<p>Odredbom članka 47. stavka 6. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb mogu donijeti propis kojim utvrđuju lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola, dok je pitanje uređenja prometa na području jedinica lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, temeljem Ustava Republike Hrvatske, Zakona o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi i Zakona o sigurnosti prometa na cestama ostavljeno u samoupravni djelokrug (nadležnosti) jedinica lokalne samouprave.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>koji je dovezao putnike odnekud (Split/Zadar/Dubrovnik) i tu je stao dok ih čeka prije nastavka njihove taksi vožnje. Ako takav prijevoznik tu nije u mogućnosti legalno pružiti taksi uslugu - on na tom taksi stajalištu nema što tražiti.</p> <p>3. Taksi stajališta su poznate i frekventne lokacije u gradovima, i građani znaju da na tim lokacijama mogu dobiti legalnu, pouzdanu i kvalitetnu taksi uslugu. Nema smisla da kad građani dođu takav prijevoz tražiti na taksi stajalište da: 1) nailaze da vozače koji uslugu ne mogu pružiti legalno; 2) prazno vozilo jer je tu "taksist" parkirao jer mu je besplatno i otišao je piti kavu.</p> <p>ZAKLJUČAK: Smatram da bi ovom promjenom još više podigli kvalitetu i transparentnost korištenja taksi usluge na razini RH.</p>		
70.	JURA PRUGOVEČKI	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Zašto nebi bilo moguće u zakon nadopuniti da je taxi metar obavezan za sve prijevoznike. Dosta europskih zemalja funkcionira na ovakav način. Na primjer Slovenija uvjetuje na ovaj način. Ovako bi svi prijevoznici, radili oni samostalno ili preko aplikacija, morali imati ovjeren taxi metar i svaka vožnja bi bila transparentna, fer i korektna. Aplikacije u drugim zemljama već imaju razvijen način kako da podliježu ovoj zakonskoj regulativi, tako da im to nije ništa novo. Svi prijevoznici koji rade preko aplikacija od 2018. godine imaju taxi oznake i sve potrebne papire, još samo nedostaje taxi metar.</p> <p>Bez taxi metra aplikacije određuju cijenu koju žele i onda je zaključaju makar vožnja trajala duže zbog gužve. Ovakav način nije korektan prema vozaču na kojeg pada sav rizik i trošak prijevoza dok aplikacija ubire postotak od vožnje.</p>	Nije prihvaćen	Postojeći model ugovaranja autotaksi usluge putem aplikacije je dovoljno transparentan za korisnika te ga je moguće kontrolirati, a time se izbjegavaju troškovi ugradnje, baždarenja i kupovine taksimetra.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			O minimalnoj cijeni vožnje i dampingu cijena koje aplikacije provode ne treba dodatno govoriti jer drugi moji kolege već govore o tome. Ali ovo je također problem koji je potrebno adresirati.		
71.	VALERIO TOTIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani,</p> <p>Ugledajte se na Irski/Slovenski model taksi tržišta. Određivanjem minimalne i maksimalne cijene se neće pobiti liberalizacija tržišta već će se podići razina usluge.</p> <p>U irskoj putnik naručuje taksi, vozač dolazi po putnika, putnik sjeda u vozilo, potvrđuje da je vozilo za njega, te tada vozač uključuje TAKSIMETAR. Vožnja iznosi 3€ za start, 2,50€ po kilometru, te na kraju vožnje vozač zaključuje vožnju putem taksimetra te istu tu cijenu unosi u svoju Uber aplikaciju. Vožnja se plaća u gotovini ili putem aplikacije, a svi vozači imaju iste uvijete rada, te je na vozačima odluka koje vozilo će voziti gdje se vidi da vozači pretežito koriste vozila visoke kvalitete i sigurnosti.</p> <p>Porez se plaća, svatko uzima svoj komad kolača a vozačima ostaje dovoljno novaca za život te nema varanja države.</p> <p>PUTNIK VIDI OKVIRNU CIJENU NA SAMOJ KORISNIČKOJ APLIKACIJI PRIJE NARUČIVANJA VOŽNJE TE JE UPOZNAT DA ĆE VOŽNJA TRAJATI OKVIRNO MINUTA I DA ĆE OKVIRNO KOŠTATI TOLIKO I TOLIKO NOVACA!</p> <p>Slažem se da treba zaštititi korisnika od legalne prenaplate vožnji ali isto tako treba zaštititi i vozače da voze sa kvalitetnim vozilima i da nemoraju pribjegavati utaji poreza kako bi othranili svoju familiju.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
72.	Željko Knežević	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O	Ko snosi trošak dozvole lokalne samouprave i ko registrira vozilo na TX tablice ako je u pitanju renta car koji iznajmljuje obrtnicima i	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	firmama vozila za obavljanje djelatnosti taxi usluge.		
73.	ZDRAVKO DUKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>- minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, što više uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih</p> <p>- nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p> <p>- upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>- ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p> <p>Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH.		listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu
74.	ANĐELKO BURAZIN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Komentar na prijedlog JEDNO VOZILO - JEDNA FIRMA ILI OBRT !</p> <p>Samozaposlen sam u svojoj taxi firmi zadnjih 5 godina i posjedujem 2 vozila (nisam agregator), drugo vozilo se nalazi u rezervi jer kvarovi većinom dođu nenejavljeni vikendom.</p> <p>Što će onda biti samnom? Da li ja, koji uredno imam sva vozila prijavljena i uredno plaćam sve poreze, dozvole i uredno poslujem, ču morati otvarati još jednu firmu zbog drugog vozila?</p> <p>Ne vjerujem da sam jedini u ovakvoj situaciji pa bih molio da se i to uzme u obzir -Rezervno vozilo!</p>	Nije prihvaćen	Predloženim izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu uvodi se obveza jedinicama lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu, da izdaju dozvole za svako pojedino vozilo kojim se namjerava obavljati autotaksi prijevoz putnika na području određene jedinice lokalne samouprave, odnosno po modelu jedno vozilo - jedna dozvola.
75.	MARIO JURIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>- minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksij djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksij nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksij djelatnost na njihovom</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, što više uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <ul style="list-style-type: none"> - mogućnost kažnjavanja platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih - nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate. - ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH. 		<p>radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Mogućnost poduzimanja mjera privremenog isključenja vozila iz prometa uslijed utvrđenih nepravilnosti pri obavljanju autotaksi prijevoza normirana je posebnim propisima kojima se uređuju poslovi inspekcije cestovnog prometa i drugih tijela nadležnih za obavljanje poslova nadzora autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
76.	BRANISLAV ĐUKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani,</p> <p>Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, u postojećem obliku, ne osigurava ravnopravne uvjete tržišnog natjecanja niti učinkovitu zaštitu domaćih taksi obrtnika koji zakonito posluju na području Republike Hrvatske.</p>	Nije prihvaćen	<p>Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Digitalne platforme poput Ubera i Bolta u praksi organiziraju i upravljaju pružanjem usluge prijevoza (određuju cijene, dodjeljuju vožnje, upravljaju pristupom tržištu), ali bez preuzimanja regulatornih obveza koje snose licencirani prijevoznici. Time se stvara pravni i tržišni disbalans koji rezultira nelojalnom konkurencijom.</p> <p>Takvo stanje protivno je temeljnim načelima iz , osobito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - članku 49. - kojim se jamči sloboda poduzetništva uz obvezu države da osigura jednak pravni položaj svih poduzetnika - načelu jednakosti pred zakonom i zabrani diskriminacije tržišnih sudionika <p>Također, iz prakse proizlazi da se usluge poput onih koje pruža ne mogu smatrati isključivo digitalnim uslugama, već uslugama u prometu, što državama članicama daje pravo (i obvezu) njihove pune regulacije.</p> <p>Unatoč tome, Nacrt ne predviđa ključne mehanizme za zaštitu tržišta, osobito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne uvodi minimalnu cijenu usluge, čime se omogućuje damping cijena ispod ekonomski održive razine - ne definira platforme kao stvarne organizatore prijevoza - ne osigurava jednake fiskalne i regulatorne obveze za sve sudionike <p>Posljedice takvog normativnog okvira su:</p>		<p>registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>- sustavno snižavanje cijena ispod realnog troška usluge</p> <p>- prebacivanje poslovnog rizika na vozače</p> <p>- postupno gašenje malih obrta</p> <p>- koncentracija tržišta u rukama nekoliko velikih platformi</p> <p>Lokalni taksisti obrtnici, za razliku od platformi:</p> <p>- samostalno snose sve troškove poslovanja (vozila, gorivo, održavanje, osiguranje)</p> <p>- uredno podmiruju poreze i doprinose</p> <p>- posluju transparentno i podložni su inspekcijskom nadzoru</p> <p>Unatoč tome, prisiljeni su konkurirati cijenama koje su često ispod realnog troška, što predstavlja klasičan oblik nelojalne konkurencije.</p> <p>Posebno se ističe da svako eventualno uvođenje maksimalne cijene taksi usluge predstavlja izravno ograničenje slobode tržišta i poduzetništva zajamčene (članak 49.).</p> <p>U takvom slučaju zakonodavac je dužan osigurati proporcionalnost mjera i ravnotežu između zaštite korisnika i zaštite pružatelja usluge.</p> <p>Uvođenje isključivo maksimalne cijene, bez istodobnog propisivanja minimalne cijene, dovodi do:</p> <p>- narušavanja tržišne ravnoteže</p> <p>- poticanja dampinga cijena</p> <p>- prebacivanja ekonomskog tereta na vozače i obrtnike</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Takvo normativno rješenje bilo bi jednostrano ograničavajuće i protivno načelu razmjernosti koje proizlazi iz ustavnog poretka i prakse .</p> <p>Slijedom navedenog, ukoliko zakonodavac predviđa regulaciju cijena kroz institut maksimalne cijene, nužno je istodobno uvesti i minimalnu cijenu kao zaštitni mehanizam za pružatelje usluge.</p> <p>U protivnom, takvo zakonsko rješenje može predstavljati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - povredu načela jednakosti poduzetnika na tržištu - nerazmjerno ograničenje slobode poduzetništva - osnovu za pokretanje postupka ocjene suglasnosti s Ustavom Republike Hrvatske <p>Slijedom navedenog, predlaže se:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uvođenje minimalne cijene taksi usluge kao zaštitnog mehanizma protiv dampinga, u skladu s legitimnim ciljem zaštite tržišta i održivosti djelatnosti. 2. Jasno normativno definiranje digitalnih platformi kao subjekata koji organiziraju prijevoz, uz obvezu registracije i preuzimanja pune odgovornosti za pruženu uslugu. 3. Usklađivanje poreznih i regulatornih obveza svih sudionika tržišta kako bi se osigurali jednaki uvjeti poslovanja. 4. Pojačan inspekcijski nadzor nad radom platformi 		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>i vozača koji posluju putem njih.</p> <p>5. Uvođenje zaštitnih mehanizama za domaće obrtnike, kao ključne nositelje djelatnosti prijevoza u cestovnom prometu.</p> <p>U protivnom, nastavak postojećeg regulatornog pristupa dovest će do daljnjeg urušavanja tržišta, smanjenja kvalitete usluge te potpune ovisnosti o stranim digitalnim platformama.</p> <p>Zakonodavni okvir mora osigurati ravnotežu između inovacija i zaštite tržišta, ali prvenstveno mora štiti one koji posluju zakonito, a ne omogućavati konkurentsku prednost subjektima koji koriste regulatorne praznine.</p>		
77.	Mihovil Bakota	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>I. UVOD - KONTEKST I SVRHA KOMENTARA</p> <p>Podnositelj ovog komentara pozdravio bi svaki zakonodavni zahvat u regulaciju autotaksi prijevoza koji bi bio motiviran isključivo zaštitom javnog interesa, sigurnošću putnika i poštenim uvjetima tržišnog natjecanja. Međutim, predložene izmjene, promatrane u kontekstu razvoja događaja od liberalizacije tržišta Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu iz 2018. godine (NN 41/18), zahtijevaju iscrpnu analizu njihovih stvarnih učinaka – osobito onoga što nije propisano, a trebalo bi biti. Ključni propust ovog Nacrta jest izostanak zakonske regulacije minimalnih cijena autotaksi prijevoza, uz istovremeno uvođenje isključivo maksimalnih cijena. Ovim komentarom ukazuje se na to da takvo normativno rješenje nije neutralno, već strukturalno pogoduje stranim digitalnim platformama i agregatorima autotaksi prijevoza (platformama poput</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Uber=Bolt i sl.) na štetu domaćih prijevoznika.</p> <p>II. PRAVNI OKVIR - KLJUČNI POJMOVI</p> <p>1. Predatorno određivanje cijena</p> <p>Temeljni pravni pojam koji opisuje praksu stranih platformi na hrvatskom tržištu autotaksi prijevoza jest predatorno određivanje cijena, definirano u pravu tržišnog natjecanja kao namjerno i dugotrajno snižavanje cijena ispod razine troškova ili ispod tržišno održive razine, s ciljem istiskivanja konkurenata s tržišta i stjecanja ili učvršćivanja dominantnog položaja.</p> <p>Ova praksa zabranjena je:</p> <p>Člankom 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), koji zabranjuje zlouporabu vladajućeg ili dominantnog položaja na unutarnjem tržištu, uključujući primjenu nepoštenih prodajnih cijena ili poslovnih uvjeta;</p> <p>Člankom 13. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja (NN 79/09, 80/13, 41/16, 40/19), koji pod zlouporabu vladajućeg položaja izričito ubraja primjenu nepoštenih ili neravnopravnih uvjeta poslovanja; Praksom Europskog suda pravde, koji je u presudama AKZO Chemie v Commission (C-62/86) i France Télécom v Commission (C-202/07 P) utvrdio mjerila za utvrđivanje predatornog određivanja cijena.</p> <p>2. Dampinško određivanje cijena</p> <p>U kontekstu koji se razmatra relevantno je i dampinško određivanje cijena - prodaja usluga po cijenama nižima od realnih tržišnih troškova pružanja usluge. Za razliku od predatornog određivanja cijena koje se veže uz dominantni položaj, dampinško određivanje cijena može provoditi i subjekt koji još nije dostigao dominantan položaj, ali ga subvencioniranim cijenama nastoji steći.</p> <p>3. Mrežni efekt i tržišna moć digitalnih agregatorskih platformi</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Strani digitalni agregatori ostvaruju tzv. mrežni efekt (network effect) – što više vozača koristi platformu, ona je atraktivnija putnicima, i obratno. Ovaj samopojačavajući mehanizam karakterističan je za digitalne posrednike i predstavlja osnovu za stjecanje tržišne moći koja nije plod poslovne izvrsnosti, već arhitekture platforme i dubine finansijskih resursa matičnih korporacija.</p> <p>Uredba (EU) 2022/1925 o osporivim i poštenim tržištima u digitalnom sektoru (Akt o digitalnim tržištima, DMA) upravo je nastala kao odgovor na ove dinamike, a platforme poput Ubera i Bolta nalaze se u orbiti reguliranih ili potencijalno reguliranih subjekata - tzv. čuvara pristupa (gatekeepers).</p> <p>III. ANALIZA PROPUSTA – ZAŠTO IZOSTANAK MINIMALNE CIJENE POGODUJE STRANIM PLATFORMAMA</p> <p>3.1. Asimetrija između domaćih i stranih prijevoznika</p> <p>Domaći autotaksi prijevoznici - fizičke osobe-obrtnici i mala poduzeća - izloženi su punim troškovima poslovanja koji uključuju: trošak vozila i amortizaciju, osiguranje, gorivo, PDV, doprinose, troškove licenci i svih propisanih ispita te kartice vozača. Nijedan od ovih troškova ne može biti subvencioniran.</p> <p>Nasuprot tome, strane platforme (agregatori) djeluju kroz poslovne modele koji se financiraju venture kapitalnim ulaganjima ili prihodima s globalnih tržišta i mogu si priuštiti sustavno subvencioniranje cijena na pojedinim tržištima kroz duži vremenski period - upravo s ciljem istiskivanja domaće konkurencije.</p> <p>Izostanak zakonski propisane minimalne cijene znači da ne postoji nikakva donja granica ispod koje te platforme ne smiju ići. Time se zakonodavac odriče</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>instrumenta koji je u nizu europskih zemalja i jurisdikcija prepoznat kao legitiman regulatorni alat zaštite od predatornog određivanja cijena.</p> <p>3.2. Liberalizacija iz 2018. – sporna provedba i osnovanost sumnji u korupciju</p> <p>Zakon o prijevozu u cestovnom prometu iz 2018. godine, kojim je provedena liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza, popraćen je ozbiljnim i javno iznesenim sumnjama u korupciju vezanom uz ubrzano uvođenje stranih agregatorskih platformi u regulatorni okvir tada vladajuće koalicije.</p> <p>Ako te sumnje nisu nikad procesuirane niti opovrgnute formalnim mehanizmima, zakonodavac je dužan barem osigurati da zakonodavni kontinuitet s tim zakonom ne perpetuira eventualne nepravilnosti i da svaka nova izmjena bude podvrgnuta strogom testu razmjernosti i sukladnosti s europskim propisima o tržišnom natjecanju.</p> <p>Odbijanje uvođenja minimalne cijene u sadašnjim izmjenama, u kontekstu navedenih zbivanja, opravdano stvara dojam zakonodavnog favoriziranja pojedinih tržišnih sudionika – naime, upravo onih čija je dominacija uspostavljena ili olakšana zakonima čija je utemeljenost dovedena u pitanje.</p> <p>3.3. Europska pravna praksa – minimalne cijene kao dopušten regulatorni instrument</p> <p>Europski sud pravde i Europska komisija dosljedno su razlikovali zabranjeno horizontalno određivanje cijena između konkurenata (kartel) od vertikalnog ili zakonskog propisivanja minimalnih cijena od strane javnih tijela u reguliranim sektorima.</p> <p>Autotaksi prijevoz je regulirana javna usluga. Propisivanje minimalne cijene od strane države nije akt udruživanja poduzetnika niti povreda članka 101. UFEU-a – to je legitimna</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>javna regulacija kojom se štiti javni interes, podmiruju realni troškovi i osigurava dugoročna opstojnost tržišta. Mnoge države članice EU-a propisuju minimalne tarife u autotaksi prijevozu upravo s tim ciljem.</p> <p>IV. PRIJEDLOZI ZA IZMJENU NACRTA</p> <p>Na temelju iznesene analize, podnositelj komentara predlaže sljedeće:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nacrtom se uvede zakonska odredba kojom se propisuje minimalna cijena autotaksi prijevoza ili daje ovlast regulatornom tijelu (ministarstvo, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja – AZTN) da periodično propisuje minimalnu tarifu uzimajući u obzir prosječne tržišne troškove pružanja usluge. 2. Nacrtom se uvede obveza AZTN-a da po službenoj dužnosti prati cijene koje digitalni agregatori naplaćuju ili preporučuju prijevoznicima, te da utvrđuje postoji li predatorno ili dampinško određivanje cijena unutar značenja članka 102. UFEU-a i članka 13. Zakona o zaštiti tržišnog natjecanja. 3. Nacrtom se regulira položaj digitalnih agregatorskih platformi (posredničkih aplikacija) kao zasebne kategorije sudionika tržišta, s jasnim definiranjem njihovih obveza prema domaćim prijevoznicima, osobito u smislu Uredbe (EU) 2019/1150 o promicanju pravednosti i transparentnosti za poslovne korisnike usluga internetskog posredovanja (P2B Uredba), koja je izravno primjenjiva u Republici Hrvatskoj od srpnja 2020. godine. 4. Ministarstvo da jasno i javno odgovori na pitanje: jesu li i na koji način razmatrani učinci predloženih izmjena na položaj domaćih malih prijevoznika i jesu li u analizi uzete u obzir financijske strukture stranih platformi koje im 		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>omogućuju subvencioniranje cijena.</p> <p>V. ZAKLJUČAK Zakonodavac koji istinski štiti javni interes i domaće tržište autotaksi prijevoza ne može se zadovoljiti isključivom regulacijom maksimalnih cijena, ignoriranjem minimalnih cijena i odsutnošću regulacije digitalnih platformi i njihovih agregatorskih jdo subjekata. Takav normativni okvir nije neutralan – on je asimetričan na štetu domaćih prijevoznika i strukturno kompatibilan s poslovnim modelom predatornog određivanja cijena koje primjenjuju kapitalno snažne strane platforme.</p> <p>Javnost ovo vidi. Struka ovo vidi. Europsko pravo o tržišnom natjecanju pruža nam sve alate za adekvatnu zaštitu. Pitanje je samo postoji li politička volja da se ti alati primijene.</p> <p>Ovaj komentar podnesen je u dobroj vjeri, u svrhu ostvarivanja prava na sudjelovanje u javnom savjetovanju sukladno Zakonu o pravu na pristup informacijama i Kodeksu savjetovanja sa zainteresiranom javnošću u postupcima donošenja zakona, drugih propisa i akata.</p>		
78.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Protivim se određivanju roka od samo 20 dana za predmetno javno savjetovanje te smatram da je takvo postupanje protivno članku 11. stavku 3. Zakona o pravu na pristup informacijama, prema kojem su tijela javne vlasti dužna savjetovanje s javnošću provoditi u pravilu u trajanju od 30 dana.</p> <p>U konkretnom slučaju nisu uvjerljivo niti dostatno obrazloženi razlozi za odstupanje od zakonskog standarda. Kao opravdanje navodi se turistička sezona, mogućnost rasta cijena autotaksi usluga i potreba</p>	Nije prihvaćen	<p>Odredbom članka 28. stavaka 2. Zakona o instrumentima politike boljih propisa („Narodne novine“, br. 155/23.) propisano je da savjetovanje s javnošću može trajati kraće od 30 dana kada se zakon ili drugi propis donosi u posebnom okolnostima koje podrazumijevaju događaj ili određeno stanje koje se nije moglo predvidjeti i na koje se nije moglo utjecati, a koje ugrožava život i zdravlje građana, nacionalnu sigurnost, imovinu većeg vrijednosti, znatno ugrožava okoliš,</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>hitnog uređenja tržišta. Međutim, turistička sezona nije izvanredna niti nepredvidiva okolnost, nego redovita i unaprijed poznata godišnja pojava, dok problemi na tržištu autotaksi prijevoza ne postoje od jučer, nego dulje vrijeme. Propust predlagatelja da pravodobno pripremi zakonske izmjene ne može se naknadno ispravljati skraćivanjem prava zainteresirane javnosti na sudjelovanje.</p> <p>Predmetne izmjene nisu tehničke ni manjeg značaja, već zahvaćaju velik broj prijevoznika, vozača, obrtnika, trgovačkih društava, jedinica lokalne samouprave, digitalnih platformi i krajnjih korisnika usluga. Mijenjaju se uvjeti obavljanja djelatnosti, sustav dozvola, način određivanja cijena, pravila rada putem elektroničkih aplikacija, nadzorne ovlasti te prekršajne sankcije. Riječ je, dakle, o opsežnim regulatornim promjenama s ozbiljnim gospodarskim i pravnim posljedicama.</p> <p>Rok od 20 dana u praksi ne omogućuje stvarno i učinkovito sudjelovanje javnosti. Zainteresirani subjekti u tom roku moraju saznati da je savjetovanje otvoreno, proučiti opsežan nacrt, analizirati posljedice predloženih izmjena, konzultirati članove svojih lokalnih i strukovnih organizacija, usuglasiti stavove te pripremiti argumentirane prijedloge. Takav postupak objektivno zahtijeva više vremena.</p> <p>Dodatno ističem da formalno provođenje savjetovanja bez osiguravanja razumnih uvjeta za stvarno sudjelovanje javnosti nije u skladu sa svrhom zakonskog instituta savjetovanja, načelima transparentnosti, pravne sigurnosti i dobrog upravljanja.</p> <p>Slijedom navedenoga, predlažem da se predmetno savjetovanje obustavi i ponovno provede u punom roku od 30 dana, kako bi zainteresirana javnost imala</p>		gospodarsku aktivnost ili uzrokuje znatnu gospodarsku štetu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			stvarnu mogućnost informiranog i ravnopravnog sudjelovanja u postupku donošenja ovoga Zakona.		
79.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Primjedba na potpuno potiskivanje dosadašnjeg modela rada putem elektroničkih aplikacija i potrebu tehničkog uređenja prijelaznim pravilimaPredloženim izmjenama zakona potpuno se potiskuje dosadašnji model obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničkih aplikacija koje su do sada bile zakonite, široko rasprostranjene i koje koristi velik broj prijevoznika. Riječ je o aplikacijama koje same po sebi nisu bile uzrok problema koji se navode kao razlog donošenja ovoga Zakona, nego su predstavljale redovan i tržišno prihvaćen način naručivanja i izvršavanja prijevoza.</p> <p>Velik broj prijevoznika ulagao je vlastita sredstva u kupnju, razvoj ili periodično plaćanje licenci za korištenje takvih aplikacija, dok su trgovačka društva i druge tvrtke ulagale znatna sredstva, rad i vrijeme u njihovo projektiranje, izradu, održavanje i daljnji razvoj. Nagla promjena pravila, bez jasnog tehničkog okvira i bez primjerenog vremena za prilagodbu, dovela bi i jedne i druge u situaciju ozbiljne poslovne nesigurnosti, a brojne prijevoznike u stanje otežanog ili djelomično onemogućenog poslovanja, osobito usred turističke sezone. Neprihvatljivo je da Ministarstvo donosi izmjene Zakona bez sagledavanja neposrednih posljedica koje će brojni subjekti imati već istoga trenutka.</p> <p>To bi u praksi značilo hitne i nepotrebne troškove prilagodbe poslovanja, izmjene sustava izdavanja računa, promjene internih procedura te gubitak već uloženi sredstava u postojeća softverska rješenja i licence. Takav pristup može izazvati ozbiljne poremećaje poslovanja u djelatnosti,</p>	Nije prihvaćen	Prijedlog je već jasno propisan odredbama važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>smanjiti raspoloživost vozila te negativno utjecati na kvalitetu i dostupnost usluge za građane i turiste. Posebno ističem da problem nepoštene naplate pojedinih usluga nije posljedica same činjenice korištenja elektroničkih aplikacija, nego nedostatka jasnih pravila i učinkovitog nadzora nad načinom njihova rada. Dodatno, elektroničke aplikacije u pravilu predstavljaju tehnološki naprednije i transparentnije rješenje od klasičnih taksimetara, jer unaprijed prikazuju cijenu i planiranu rutu te u pravilu pružaju manje mogućnosti zlouporabe od samih taksimetara koji se ovim prijedlogom zadržavaju u funkciji.</p> <p>Dodatno je posebno problematično što u prijelaznim i završnim odredbama nacрта nije predviđen nikakav stvarni rok prilagodbe za postojeće korisnike aplikacijskih rješenja, niti za gospodarske subjekte koji su takve sustave razvijali i održavali. Stoga se umjesto potpunog istiskivanja postojećih aplikacijskih rješenja predlaže Ministarstvu da pokrene izradu pravilnika kojim će precizno propisati tehničke i tehnološke uvjete koje elektroničke aplikacije moraju ispunjavati, uključujući transparentan prikaz cijene, rute, potvrdu narudžbe, evidenciju podataka, izdavanje računa i druge potrebne standarde. Istodobno je nužno odrediti primjeren rok proizvođačima i pružateljima aplikacija da usklade svoja rješenja s pravilnikom, kao i prijevoznicima koji ih koriste da bez nerazmjernih troškova prilagode svoje poslovanje. Uz to je potrebno da Ministarstvo, s obzirom na to da svojim normativnim zahvatom uzrokuje potrebu opsežnih tehničkih prilagodbi, osigura odgovarajuću financijsku potporu te druge oblike stručne i organizacijske pomoći izraditeljima aplikacija radi provedbe</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>nužnih izmjena, kojima bi se moglo i odustati od smiješnih i nepotrebnih naljepnica za koje je svima bilo jasno i prije donošenja pravilnika kojim su propisane da neće niti najmanje popraviti stanje na terenu.</p> <p>Takvo rješenje omogućilo bi ostvarenje legitimnih ciljeva nadzora i zaštite korisnika, bez nepotrebnog uništavanja postojećih ulaganja i bez destabilizacije tržišta autotaksi prijevoza u najosjetljivijem dijelu godine.</p>		
80.	MARTINA GRGAC	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Komentar prenosim u ime prijatelja koji želi ostati anonimn:</p> <p>Poštovani,</p> <p>Šaljem svoje konstruktivno i kritičko mišljenje i viđenje o ovom zakonu kao i povezanim zakonima, a koji se tiču autotaksi prijevoza. Zbog stvari koje ću iznijeti, ostat ću anonimn.</p> <p>Dakle, kao vlasnik obrta, sa svojim vozilom, svom potrebnom dokumentacijom (licenca, dozvole općina-gradova gdje obavljam prijevoz, taksi ispita, taxi kartice, ugovorom sa upraviteljem prijevoza, evidencijom vozila, fiskalnim certifikatom, žutim papirom, upisano taxi u prometnu taxi tabla, magnet na vratima, ...), plaćanjem svih davanja prema državi, poreza na proviziju i svih ostalih troškova (gorivo, servisi vozila-amortizacija,...) te dovoljno prijeđenih kilometara, smatram da imam kredibilitet reći ponešto o ovom zakonu i povezanim zakonima; pravilnicima za autotaksi prijevoz kao i nedavnim događajima, te primjerima koji se događaju svakodnevno.</p> <p>Dakle, radim za sebe-svoj obrt, preko posrednika Bolt-a i Uber-a.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Taksimetar zasad nemam, u doglednoj budućnosti možda.</p> <p>Zbog jednostavnosti poslovanja i transparentnosti, koristim ove posrednike.</p> <p>Trenutno stanje je zbilja loše, na granici isplativosti (legalni obrtnici i legalni samozaspoleni j.d.o.o.), iako mi se čini da je ta granica isplativnosti već i probijena.</p> <p>Postojeći zakon; pravilnici su bili ok, ali nije bilo njihove primjene na terenu.</p> <p>Dulji period, javno je bilo dostupno i dugo se znalo za te agregatore (sad je to kao spektakl, uhićenja).</p> <p>Ukratko, poslovali su na približno ovakav način: otvaranje jdoo, 200-300-500 vozača, svakog vozača prijave na 1-2h dnevno ili čak tjedno, upitno je koliko su i za tih 1-2h prijave uplatili državi doprinosa, vozač odradi 8-10 sati. Taj jdoo ne plaća poreze na proviziju i ostale obveze prema državi, ne plaća kazne koje vozači naprave.</p> <p>Kad dođe do granice ulaska u pdv, otvara novu firmu, ili ide do krajnih granica i onda stečaj.</p> <p>Nađe osobu koja je „čista“ (bez poreznih dugova) otvori novi jdoo (on je i dalje stvarni vlasnik), i opet to sve ispočetka. Ima jednu licencu, jednu dozvolu od grada (Zagreb je centar najvećih zbivanja događaja), iako bi trebao imati dozvola koliko i vozila (tako da je i grad Zagreb oštećen). Za ostala okolna mjesta-općine oko grada Zagreba upitno je da li ima išta.</p> <p>Ovo je približan način poslovanja tih agregatora, neki su pod istragom, neki i dalje komotno tako posluju i dalje. Cijena usluge kretala se 50-60 eura tjedno po vozaču ili 7-10% od netto prometa vozača.</p> <p>Država je dakle dobila 10.000 - 20.000 vozača preko agregatora koji dulji period (koju godinu unazad) nisu uplaćivala skoro</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>nikakve doprinose. Ti su vozači zadovoljni, 50 eura provizije, trošak goriva i vozi.</p> <p>Čista zarada. Veliki gubitnici su obrtnici koji su isto radili putem Bolta i Ubera, a plaćali su sva davanja, i odgovarali svojom imovinom. Pokazuje se transparentnost i poštenje obrtnika naspram ovih ostalih.</p> <p>Jedna zanimljivost vezana za poslovanje Bolta: https://www.theguardian.com/law/2024/nov/08/uk-bolt-drivers-employment-tribunal-employees</p> <p>Problem nastaje kad ta masa ljudi koji doslovno nemaju troška osim goriva i provizije preplave tržište i utječu oni sami na smanjenje cijena vožni (jer ne postoji zakonski minimalna cijena).</p> <p>Velika ponuda, potražnja ista, cijena ide dolje.</p> <p>Bolt i uber su to na najjače koristili u utrci da jedan drugom preuzmu klijentelu. Došlo je to natjecanja tko će nuditi nižu cijenu usluge - damping cijena!</p> <p>Oni nemaju realno nikakve troškove kao što imaju legalni obrtnici, oni će svojih, u prosjeku, 25% provizije uzet, zagarantirano!</p> <p>Bolt uzma fixno 25%, po novom ide sve do 35 %.</p> <p>Uber uzima 5% - 35% , čak i 50% (rijede), u prosijeku isto 25%.</p> <p>Odnos posrednika; Bolta i Ubera prema vozačima-obrtnicima je kriminalan.</p> <p>Sam Zakon, te nedavni događaji trebali bi dovesti do prijeko potrebnog čišćenja na tržištu.</p> <p>Problem može nastat, ako preostale legalne taksiste (obrnici ili jdo-jedna osoba stvarno zaposlena), koji rade bilo preko aplikacije, i/ili bilo preko taksimetra, da njih nagazite, jer ima dosta elemenata u ovom prijedlogu koji to naslućuju da bi se moglo dogoditi.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Spominjete komunalne redare kao osobe koje će vršiti kontrole taksista.</p> <p>Da li će ti komunalni redari proći višemjesečne obuke iz raznih domena (policijskih ovlasti, inspekcijskih ovlasti, ...) te da li će na kraju obuke polagati ispit? Da li će nakon uspješnog ispita, dobiti kompenzaciju u vidu povećanja plaće? Što se događa ako ti komunalni redari ne prođu adekvatne obuke, a oni sami naprave pogreške kod kontrole taksista?</p> <p>Spominje se podosta stvari zbog kojih će taksist moći biti privremeno ili trajno suspendiran u obavljanju svog posla. Prerigorozno mi se čini. Legalni obrtnici koji imaju svu dokumentaciju mogu pogrešku učiniti, nenamjerno, a kazne prebrutalne, život se događa, i svatko može pogriješiti.</p> <p>Zadnjih mjeseci vidim hvale vrijedne akcije policije, vikendom najčešće, gdje su u konačnici brojke loše, sama izvješća policije to pokazuju. Država želi smanjiti nezgode u prometu. To je u redu.</p> <p>Kažete, kad konzumirate alkohol, koristite taxi, to je u redu.</p> <p>A istovremeno će preostale legalne taxiste nagaziti najjače (komunalni redari, stroži uvjeti-lakše se može izgubiti mogućnost obavljanja djelatnosti, TX tablice još nisam spomenuo,...).</p> <p>Samo teoretska tvrdnja, znači, ako dođe do nedostupnosti taksija, alkoholizirani ljudi će opet sjediti u svoja vozila, dosadašnji učinak policije će u stvarnosti po novom biti smanjen.</p> <p>Dalje, TX tablice, ima elemenata „žigosanja“. Znači, u slobodno vrijeme koristim svoje pravo slobode kretanja i idem po obilasku Hrvatske, na meti sam kontrola, bilo kada i bilo gdje. Prelazak granice će biti životni izazov s TX</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>tablicama. Mislim da je dovoljno rečeno.</p> <p>Da li su i dalje moguće manipulacija čak i sa TX tablicama, moguće su, ali ja kao legalan obrtnik, želim ostati „nežigosan“ zanimanjem kojim se bavim.</p> <p>Rješenje?</p> <p>Uvjet Boltu, Uberu i ostalim digitalnim posrednicima je, da su svi vozači dužni učitati žuti papir, i prometnu dozvolu s upisanim taxi vozilom. Učiniti inspekciji dostupnim dozvole po gradovima, općinama (tko ih sve ima) te se na taj način mogu vršiti kontrole.</p> <p>Jedan primjer, vidim ponekad vozače bez ikakvih taxi oznaka na krovu ili na bočnim vratima, voze putem aplikacija, voze da li na svoje ili na tuđe „profile vozača“. Kako će njih kontrola zaustaviti ako nemaju doslovno ništa od taxi oznaka. Čemu onda uopće služe taxi oznake na krovu i na bočnim vratima?</p> <p>Otkrit ću vam toplu vodu. Svaki korisnik-putnik vidi uživo kod naručivanja vozila (bilo koje kategorije) gdje se slobodna vozila nalaze), tako i ovi „zakamuflirani taxisti“ mogu biti vidljivi inspekcijama, putem tih istih aplikacija, vrlo jednostavno.</p> <p>Digitalne aplikacije, imaju točne mape i vrijeme, međutim rute vožnji su problematične. Boltove rute vožnji su kriminalne. Bolt određuje vozačima, da se okreću preko punih linija, polukružna okretanja, odlasci u zabranjen smjer, i još puno takvih čudesa, protivno zakonima. Uberove rute su normalnije.</p> <p>Također, spominjete, vozač se mora držati rute. Ako će te inzistirati da se „u jedan metar“ moraju vozači držati rute, molim da se u povezane zakone unese, da</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>će svi ti posrednici, plaćat sve kazne, kao i sve ostale troškove koji nastaju ako vozač, držeći se „slijepo tih ruta“ napravi štetu sebi ili drugima, i da će mu se nadoknadit propuštena zarada kao i sve ostale moguće nastale troškove.</p> <p>Spominjete, da ruta mora biti korisniku vidljiva. Korisniku je ruta bila vidljiva i dosad, u vozilu, a također, korisnik ima i svoj mobitel pa može i tamo pratit stanje.</p> <p>Mogući problem s rutom nastaje kad su radovi na nekom djelu te rute (a u samoj aplikaciji radovi nisu ažurirani), ili redovne/izvanredne prometne gužve. Kad korisnik naruči vožnju preko aplikacije, cijena je fiksirana. Tako da, ako i vozač skrene s rute za korisnika se ne događa ništa posebno s cijenom.</p> <p>Primjer: točka A- točka B, ukupno 5 km, 30 min vožnje. Skretanje s rute, ukupno 6 km, 20 minuta vožnje. Udaljenost veća, cijena je i dalje ista. Ušteda: 10 minuta</p> <p>Molim unesite odredbu kao npr.: „vozač će u najboljoj namjeri, ako je to moguće, o istom trošku (ili zanemarivom uvećanju) korisnika prebaciti na traženu lokaciju ili više lokacija, ako je vidljivo otežano prometovanje tom rutom, zbog uštede vremena, goriva i same sigurnosti putnika, kao i vozača i vozila“ Nešto slično tome.</p> <p>Vozač ne može dodat nova odredišta, bez da sam putnik to ne prihvati sa svoje korisničke strane, tako da tu nema manipulacija.</p> <p>Dalje, vidim da ste se fokusirali na maksimalnu</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>cijenu. Da li ste minimalnu cijenu zaboravili?</p> <p>Također, ne spominje se faktor vremena, vrijeme provedeno u vožnji, vrijeme provedeno do prikupa korisnika.</p> <p>Molim angažirajte stručnjake s ekonomskih i prometnih znanosti neka naprave izračune minimalnih cijena, i faktora vremena.</p> <p>Vozači-obrtnici imaju davanja prema državi, održavanje vozila, trošak goriva, razne druge toškove i tek onda zarada.</p> <p>Po mojem mišljenju, gruba računica je ovakva (23.04.2026. s cijenama goriva na taj dan i svim ostalim drugim cijenama):</p> <p>Minimalna cijena najjeftinije dostupne kategorije (uključena provizija posrednika 25%):</p> <p>-start 5 eura brutto (1 km vožnje uključen), -svaki daljnji kilometar: 2,5 eura/km brutto.</p> <p>Maksimalna cijena brutto:</p> <p>-start 50 eura brutto (1 km vožnje uključen), -svaki daljni kilometar: 25 eura/km brutto.</p> <p>Minimalna cijena vremena provedenog u vožnji: -1h = 20 eura brutto, maksimalna cijena: -1h = 200 eura brutto.</p> <p>Također, uzimate u obzir cijenu goriva, te da ako će apetiti posrednika-bolta i ubera za provizijom rasti, shodno tome bi trebale rasti, minimalna i maksimalna cijena.</p> <p>Jedan čudan primjer: abnormalna ekstremna potražnja u gradu Zagrebu, ne više od 5-10 dostupnih vozila na Boltu u cijelom gradu Zagrebu, isto toliko i na Uberu.</p> <p>Bio sam među rijedima koji je u tom trenu vozio. Potražnja samo raste, ponuda ista, cijene zanemarivo narasle. Govorim o rijetkom događaju kad je potražnja ekstremna, a ponuda skoro ne postoji.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Zanimljivo je kako bolt i uber kontra svih pravila slobodnog tržišta blokiraju daljnje povećanje cijena u tom trenutku.</p> <p>Damping cijena može, ali napokon normalne pristojbe cijene, koju će klijent platiti (i spreman je na to), e to nemože.</p> <p>Da li su to manipulacije Bolta i Ubera?</p> <p>Preporuka bi bila da njihova provizija iznosi maksimalno 10%.</p> <p>Aplikacije s 25% - 35% pokazuju da su u rangu države ili jače od njih, a ne nude zauzvrat ništa.</p> <p>Država kao takva osigurava barem: zdravstvo, školstvo, ceste, sve ostalo, dok ti posrednici, nula! Ništa!</p> <p>Radi daljnjeg poboljšavanja transparentnosti i ravnopravnosti svih sudionika putem digitalnih aplikacija (vozač-posrednik-klijent) mišljenja sam da bi bilo potrebno napraviti sljedeće.</p> <p>Svi novi (i postojeći korisnici) bi trebali unjeti presliku/sliku svoje osobne iskaznice te svoj bankovni račun (samo banke koje posluju u RH).</p> <p>Prva vožnja bi obavezno bila plaćanje putem kartice, dok svaka iduća, korisnik bi mogao birati plaćanje putem gotovine ili putem kartice. Dok je god aktivan korisnikov profil kod te aplikacije, bankovna kartica se nebi mogla ukloniti iz njegovog profila. u slučaju da taj čas nema gotovine kod sebe, a greškom je unio plaćanje gotovinom, vožnja će se naplatiti s njegove kartice.</p> <p>Time dobivamo ravnopravnost svih sudionika u poslovnom procesu. Spriječava se da taksist dobiva predmete koji nisu legalno sredstvo plaćanja u RH (mobiteli i slično), i spriječavanje mogućih ostalih problematika.</p> <p>Vrlo je jednostavno i tehnički izvedivo.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Mišljenja sam da bi vozač trebao imati slobodu odluke koju će vožnju prihvatiti a koju ne, bez nametavanja uvjeta (i sankcija). Vlasnik obrta je platio svoje vozilo i pribavio sve ostale dokumente!</p> <p>Ništa nije dobiveno i poklonjeno.</p> <p>Nije primjereno da posrednik (sama riječ posrednik) nameće neka svoja čudna pravila.</p> <p>Sve ostalo je prikriveno nasilje.</p> <p>Također, vozač bi kod zahtjeva za vožnju trebao imati sve dostupne informacije:</p> <p>udaljenost od Točka A (prikup klijenta), udaljenost do točke B (iskrcaj), ili do točke C (iskrcaj).</p> <p>Cijena vožnje nakon provizije posrednika.</p> <p>Približno vrijeme do točke A i približno vrijeme do točke B i točke C.</p> <p>Način plaćanja; gotovina ili kartica. Ocijena samog korisnika.</p> <p>Dostupne informacije, uvijek i stalno!</p> <p>Vidio sam čudne prijedloge da se nekom unutar hrvatske onemogući da ide na drugu lokaciju izvan mjesta prebivališta, primjer: tokom ljeta; Zagreb àJadran, a zimi obratno; JadranàZagreb.</p> <p>Protiv sam takvih diskriminacija, uvjet je da svi imaju sve potrebne dozvole, ista pravila za sve i to je onda u redu.</p> <p>Ili ćemo ići smjerom da se nekom keramičaru zabrani da iz Zagreba ide u Dubrovnik raditi?</p> <p>Također, mišljenja sam da bi državljani izvan EU (državljanici trećih zemalja), ako se misle baviti taksiranjem, da bi za polaganje za upravljanje vozilom B kategorije, trebali polagati u RH (teorija i praksa) ili nekoj drugoj državi članici (na tom jeziku države članice), i da bi trebali znati minimalno</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>srednju razinu Hrvatskog jezika ili bilo kojeg drugog jezika koji se govori u području EU. Također, sve ostalo što je propisano za državljane trećih zemalja bi trebali zadovoljit.</p> <p>Ista pravila za sve!</p> <p>Zbilja nema potrebe da se ovdje RH tek uče voziti u prometu, bez prethodno adekvatnih stečenih i verificiranih znanja upravljanja vozilom.</p> <p>Zaključno.</p> <p>Molim da se s razumijevanjem pročita sami tekst i adekvatno uđe u samu problematiku ovog i ostalih veznih zakona i pravilnika oko taksi prijevoza.</p> <p>Također, taksi prijevoz nije ustavno-socijalna kategorija, koju vozač treba iz svog „džepa“ plaćati.</p> <p>Svaka osoba ima na raspolaganju svoje vlastite noge, „skateboard“, role, običan romobil, električni romobil, običan bicikl, električni bicikl, javni prijevoz, svog bračnog partnera, svog životnog partnera,</p> <p>svog poslovnog partnera, bližu i daljnju rodbinu, prijatelje, susjede, navedene ljude koji imaju automobil, pa ih oni mogu prebaciti od točke A do točke B.</p> <p>Jednostavno je.</p> <p>Hvala Lijep pozdrav</p> <p>Mali taxi obrtnik</p>		
81.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Primjedba na uvođenje dozvole za svako pojedino vozilo (članak 47. stavak 4.) Predloženom izmjenom prema kojoj se dozvola za autotaksi prijevoz izdaje za svako pojedino vozilo uvodi se novo administrativno opterećenje bez razumno opravdanog razloga te se postojeći sustav nepotrebno komplicira.</p> <p>Prema važećem modelu prijevoznik isporučuje jednu</p>	Nije prihvaćen	<p>Radi postizanja transparentnosti i osiguranja dostupnosti podataka o stvarnom stanju broja autotaksi vozila na određenom području jedinice lokalne samouprave, kao i lakšeg nadzora nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika, jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb imat će obvezu izdavanja dozvole za obavljanje autotaksi</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>dozvolu za obavljanje djelatnosti, dok se promjene u voznom parku (dodavanje, zamjena ili brisanje vozila) rješavaju kroz evidenciju vozila koju je dužan ažurirati i dostaviti nadležnim tijelima. Time je već sada omogućena potpuna kontrola nad time kojim vozilima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> <p>Predloženim rješenjem, primjerice, trgovačko društvo koje raspolaže s pet autotaksi vozila umjesto jednog upravnog postupka moralo bi voditi pet zasebnih upravnih postupaka za izdavanje pet dozvola. Svaka kasnija promjena voznog parka – nabava novog vozila, zamjena staroga, prodaja vozila, prometna šteta, kvar ili privremeno povlačenje iz uporabe – dodatno bi stvarala potrebu novih upravnih radnji i novih rješenja.</p> <p>Takvo rješenje posebno je problematično jer je već sada u praksi poznato da brojna nadležna tijela jedinica lokalne samouprave nisu u mogućnosti u zakonskim rokovima rješavati zahtjeve za izdavanje i obnovu dozvola, dok ni Ministarstvo u slučajevima preuzimanja nadležnosti ili odlučivanja o žalbama ne postupa uvijek pravodobno. Umjesto rasterećenja sustava i ubrzanja postupaka, predlaže se model kojim bi se broj upravnih predmeta višestruko povećao.</p> <p>Drugim riječima, administrativni teret, troškovi i vrijeme čekanja bili bi multiplicirani i za poduzetnike i za javnu upravu, bez jasnog objašnjenja koja se stvarna korist time postiže.</p> <p>Posebno valja istaknuti da se problemi obavljanja autotaksi djelatnosti bez valjanih dozvola i vozilima koja nisu u evidenciji vozila već sada mogu rješavati postojećim ovlastima nadzornih tijela, bez potrebe za novim birokratskim modelom. Komunalni i prometni redari jedinica lokalne</p>		<p>prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz, te dužnost javne objave, na mrežnim stranicama, svih izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>samouprave, djelatnici MUP-a te službenici Carinske uprave već imaju ovlasti pregleda dokumentacije autotaksi vozila te, u slučaju utvrđenih nepravilnosti ili rada bez potrebne dozvole, podnijeti prijavu nadležnoj inspekciji cestovnog prometa radi daljnjeg postupanja i izricanja zakonom propisanih sankcija.</p> <p>To znači da svaka jedinica lokalne samouprave, baš kao i državna tijela, već sada raspolaže učinkovitim instrumentima za suzbijanje nezakonitog rada na svom području. U velikoj mjeri riječ je, dakle, o pitanju korištenja postojećih ovlasti i političke volje za njihovu provedbu, a ne o potrebi dodatnog administrativnog opterećivanja svih zakonitih prijevoznika.</p> <p>Uz periodične ciljane nadzorne akcije jedinica lokalne samouprave, MUP-a ili Carinske uprave, praćene javnom i medijskom prezentacijom rezultata, takva nezakonita praksa mogla bi u vrlo kratkom roku biti bitno suzbijena ili potpuno nestati. Za to nije potrebno dodatno pooštravati kazne koje su već sada visoke, nego osigurati ono što je u svakom sustavu presudno – stvarnu i razumnu vjerojatnost da će prekršitelj biti otkriven, procesuiran i sankcioniran.</p> <p>Stoga nije opravdano teret neprovedbe postojećih nadzornih mehanizama prebacivati na cijeli sektor kroz uvođenje višestrukih dozvola i novih upravnih postupaka. Umjesto povećavanja administracije upravnih tijela jedinica lokalne samouprave, svrhovitije bi bilo kadrovski i organizacijski ojačati inspekciju cestovnog prometa kako bi mogla pravodobno i učinkovito postupati po prijavama komunalnih i prometnih redara, djelatnika MUP-a i službenika Carinske uprave.</p> <p>Predlaže se zadržavanje postojećeg modela jedne dozvole za prijevoznika uz obvezu ažurne evidencije</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>vozila, odnosno odustajanje od predloženog sustava dozvole za svako pojedino vozilo.</p> <p>Predložena izmjena predstavlja primjer povećanja birokracije bez stvarnog regulatornog učinka, uz izvjestan rizik dodatnog zastoja upravnih postupaka i otežavanja redovitog poslovanja autotaksi prijevoznika.</p>		
82.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Primjedba na vezivanje trajanja dozvole uz rok važenja licencije (članak 47. stavak 15.) Predloženom odredbom prema kojoj se dozvola izdaje na razdoblje od pet godina, ali najdulje do dana isteka licencije, uvodi se nepotrebno administrativno opterećenje bez stvarne regulatorne koristi.</p> <p>U praksi to znači da će prijevozniku kojem dozvola istječe u jednoj godini, a licencija u sljedećoj, dozvola biti izdana samo do isteka licencije, dakle na kraće razdoblje od zakonski predviđenih pet godina. Nakon produljenja licencije takav prijevoznik mora ponovno pokretati novi upravni postupak radi izdavanja nove dozvole, iako se u međuvremenu ništa bitno nije promijenilo u pogledu njegove sposobnosti za obavljanje djelatnosti.</p> <p>Takav model stvara dodatne troškove, nepotrebne upravne postupke i administrativne zastoje, kako za prijevoznike tako i za nadležna tijela jedinica lokalne samouprave, bez ikakve stvarne koristi za javni interes.</p> <p>Posebno valja istaknuti da bez valjane licencije nije moguće zakonito obavljati javni cestovni prijevoz uopće, pa samim time niti autotaksi prijevoz na području bilo koje jedinice lokalne samouprave, neovisno o statusu dozvole. Drugim riječima, licencija je već sada temeljni i odlučujući uvjet zakonitog rada.</p> <p>Zbog toga dodatno vezivanje trajanja dozvole uz datum isteka licencije</p>	Nije prihvaćen	<p>Odredbom članka 47. stavka 15. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da se dozvola izdaje na razdoblje od pet godina, a najdulje do dana isteka licencije. Vezivanje trajanja dozvole uz rok važenja licencije služi kao kontrolni mehanizam, budući da prijevoznik u svakom trenutku mora ispunjavati sve zakonske uvjete na osnovi kojih je licencija izdana, čime bi, nastupanjem promijenjenih okolnosti na strani prijevoznika koje dovode do ukidanja licencije, izgubio temeljni preduvjet za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza putnika.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>nema stvarni nadzorni smisao, jer prestankom važenja licencije ionako prestaje mogućnost zakonitog obavljanja djelatnosti.</p> <p>Stoga se predlaže da se dozvole uvijek izdaju na puno razdoblje od pet godina, neovisno o datumu isteka licencije. Posljedično, isto vezivanje roka važenja dozvole uz rok važenja licencije potrebno je ukloniti i iz drugih odredbi Zakona.</p> <p>Takvo rješenje smanjilo bi broj nepotrebnih upravnih postupaka, rasteretilo jedinice lokalne samouprave i poduzetnike te zadržalo jednaku razinu zakonitosti i nadzora.</p>		
83.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Primjedba na potrebu osiguranja stvarne provedbe članka 47. stavka 2. Zakona Važećom odredbom članka 47. stavka 2. propisano je da pravne i fizičke osobe – obrtnici koji obavljaju autotaksi prijevoz, isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukrcaja i iskrcaja putnika, mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta, a za vožnju mogu koristiti prometni trak namijenjen za kretanje vozila javnog prijevoza putnika.</p> <p>Navedena odredba nije donesena slučajno, nego radi rješavanja konkretnih prometnih, sigurnosnih i organizacijskih potreba u urbanim sredinama. Jedan od njezinih najvažnijih ciljeva jest omogućiti siguran ukrcaj i iskrcaj putnika na za to predviđenim i prometno uređenim mjestima, umjesto da se putnici preuzimaju na kolniku, u raskrižjima, na pješačkim prijelazima ili drugim rizičnim lokacijama.</p> <p>Jednako tako, svrha odredbe jest omogućiti brzo i kratkotrajno zaustavljanje autotaksi vozila na mjestima predviđenima za prihvat putnika, bez nepotrebne opstrukcije redovnih tokova prometa, umjesto stvaranja zastoja na prometnim trakama ili improviziranog</p>	Nije prihvaćen	Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Uređenje prometa na području određene jedinice lokalne samouprave u nadležnosti je tih jedinica sukladno pozitivnim propisima Republike Hrvatske te ukoliko jedinica lokalne samouprave želi ograničiti ili urediti promet na svojem području, ima na to pravo.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>zaustavljanja na neprimjerenim mjestima. Istodobno je očita svrha ove zakonske odredbe bila i spriječiti da jedinice lokalne samouprave lokalnim odlukama, prometnom signalizacijom ili drugim postupanjem faktično zabrane ono što je zakon izričito dopustio, odnosno da onemoguće autotaksi vozilima kratkotrajno zaustavljanje radi ukrcaja i iskrcaja putnika.</p> <p>Međutim, u praksi se u pojedinim sredinama događa upravo suprotno. Jedinice lokalne samouprave, uz suglasnost ili toleriranje nadležnih tijela, postavljanjem prometnih znakova zabrane zaustavljanja i parkiranja ispred ili uz stajališta javnog prijevoza faktično onemogućuju korištenje prava koje je izričito priznato ovim Zakonom, a autotaksi prijevoznicima se zbog toga izriču novčane kazne.</p> <p>Dodatno zabrinjava što zahtjevi i obraćanja nadležnim tijelima, uključujući tijela nadležna za unutarne poslove, radi usklađivanja stanja na terenu s važećim zakonom u praksi često ostaju bez odgovora ili bez ikakvog konkretnog rezultata.</p> <p>Takvo postupanje dovodi do pravne nesigurnosti i obesmišljava postojeću zakonsku odredbu, jer se pravo priznato zakonom u praksi ukida prometnom signalizacijom, lokalnim postupanjem ili institucionalnom pasivnošću.</p> <p>Stoga se predlaže da se članak 47. stavak 2. dopuni odredbom kojom će se izričito propisati obveza jedinica lokalne samouprave i nadležnih tijela da prometnu signalizaciju, lokalne akte i postupanje na terenu usklade s pravom autotaksi prijevoznika iz ovoga stavka te osiguraju njegovu stvarnu i nesmetanu primjenu.</p> <p>Na taj bi se način uklonila sadašnja proturječnost između zakonskog teksta i stanja na terenu te</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			osigurala jednaka primjena zakona na području cijele Republike Hrvatske.		
84.	DAMIR GOLUŽA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Prijedlog izmjena i dopuna propisa o autotaksi prijevozu</p> <p>Uvodno obrazloženje: Trenutna deregulacija tržišta dovela je do narušavanja sigurnosti prometa, pada kvalitete usluge i ekonomske održivosti malog poduzetništva. Ovim prijedlozima cilj je vratiti ravnotežu između tehnološkog napretka i zaštite prava radnika te sigurnosti putnika.</p> <p>1. Zaštita ekonomske održivosti (Minimalna tarifa)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Izmjena zakona kojom se JLS-u daje diskrecijsko pravo određivanja minimalne dopuštene tarife na svom području. • Cilj: Sprječavanje predatorskih cijena i dampinga koji za cilj imaju monopolizaciju tržišta i uništavanje lokalnih obrta. <p>2. Infrastrukturna dostupnost i red u prostoru</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Uvesti obvezu svakoj jedinici lokalne samouprave (JLS) te upraviteljima autobusnih kolodvora da osiguraju minimalno jedno (1) obilježeno taxi stajalište. • Cilj: Smanjenje prometnih gužvi uzrokovanih kruženjem vozila i osiguravanje standardizirane dostupnosti javne usluge građanima. <p>3. Pravo na samoregulaciju i kontrolu struke</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Omogućiti nositeljima licencije za autotaksi prijevoz pravo na uvid u osnovnu dokumentaciju vozila (licenca/dozvola) koja obavljaju djelatnost na istom području. • Cilj: Jačanje kontrole na terenu i brža detekcija nelegalnih prijevoznika, čime se pomaže radu inspekcijskih službi. 	Nije prihvaćen	Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Registar prijevoznika u cestovnom prometu Republike Hrvatske osigurava javno dostupne podatke o izdanim licencijama, dok je predloženim izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana obveza jedinicama lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu da javno objave sve izdane dozvole i podatke o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a sve u svrhu transparentnosti i odraza stvarnog stanja broja autotaksi vozila na određenom području jedinice lokalne samouprave. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>4. Pravedno porezno opterećenje i transparentnost (Popusti)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Zabraniti oglašavanje popusta koji zadiru u osnovnu cijenu rada. Svaki popust mora biti fiskaliziran na puni iznos, a razlika pokrivena isključivo iz provizije digitalne platforme. • Cilj: Zaštita poreznih prihoda države i osiguravanje da trošak marketinga platformi ne snose vozači kroz umanjenu zaradu. <p>5. Pravna odgovornost digitalnih posrednika (Agencijsko poslovanje)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Obvezati digitalne platforme na ishođenje licencije za agencijsku djelatnost u cestovnom prometu. • Cilj: Prebacivanje odgovornosti s "IT usluge" na "transportnu uslugu", čime platforme postaju solidarno odgovorne za zakonitost rada partnera-prijevoznika. <p>6. Sprječavanje stvaranja monopola (Ograničenje dozvola)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Ograničiti izdavanje dozvola na maksimalno pet (5) vozila po jednoj pravnoj ili fizičkoj osobi. • Cilj: Poticanje mikro i malog poduzetništva te sprječavanje dominacije "agregatora" koji generiraju nesigurne oblike rada i fiktivna trgovačka društva. <p>7. Sigurnosni i tehnički standardi (Taxi namjena)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Uvesti obvezan upis "taxi namjene" u prometnu dozvolu kao preduvjet za ishođenje licencije i dozvole, neovisno o načinu narudžbe prijevoza. 		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<ul style="list-style-type: none"> • Cilj: Osiguravanje adekvatnog osiguranja putnika, češćih tehničkih pregleda i jasne distinkcije profesionalnih vozila od privatnih u prometu (uključujući TX registarske oznake). <p>8. Kontrola teritorijalne nadležnosti i posebnih režima</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prijedlog: Obvezati operatore platformi na ugradnju algoritamskog sustava koji onemogućuje dodjelu vožnji vozilima bez valjane dozvole JLS-a i posebne propusnice za zaštićene zone (npr. zona Grada Dubrovnika). Dokumentacija mora biti vezana uz VIN broj i registraciju vozila. <p>Cilj: Suzbijanje ilegalne vožnje i "sezonskih migracija", smanjenje potrebe za fizičkim barijerama (rampe, stupići) te automatsko rasterećenje lokalne infrastrukture.</p>		
85.	MAKSYM MAMEDOV	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Postovani ja sam radim preko svog obrta za Taxi prevoz podigli ste doprinose, jedva sam preživio zimu. radio sam samo za državu, zbog agregatora koji rade na crno ne plaćaju ni ti pola koliko plaćam ja, doprinosa, PDVa i ostalog. Moj cilj je raditi pošteno i zaraditi!!!! a ne biti u minusu radi onih koji varaju i krađu svoju vlastitu državu.</p> <p>nadam se da ova poruka bude nešto značila l.p hvala</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
86.	ANJA NOVAKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Nužno je uvesti minimalnu cijenu vožnje koja je isplativa za vozača. Vozač snosi najveće troškove i rizik rada, pa cijena vožnje mora to odražavati.</p> <p>Ograničiti proviziju aplikacija (uber, bolt) na najviše 15%</p> <p>Uber i Bolt bi prije prihvaćanja vožnje trebali transparentno prikazati vozaču cijenu i relaciju. Kao što putnik ima pravo znati što plaća, tako i vozač ima pravo znati što prihvaća.</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Potrebno je uvjetovati da korisnička podrška i Ubera i Bolta bude dostupna 0-24 sata i kada je vozaču to potrebno telefonski. Podrška mora imati dovoljan broj zaposlenih ljudi, a ne da vozači čekaju satima ili danima na odgovor.</p> <p>Uvjetovat da moraju imati urede otvorene u svim većim gradovima tako da vozač ukoliko ima potrebu se ima kome obratiti. Nije prihvatljivo da umjesto stvarne osobe vozaču odgovara samo AI sustav.</p> <p>Potrebno je uvesti županijske dozvole ili druge smisleno organizirane teritorijalne cjeline. Male općine često ne znaju kako izdati dozvolu pa se dugo čeka i traže primjere od drugih gradova/općina da im pošaljemo da vide kako dozvola uopće izgleda.</p> <p>Potrebna je jedinstven obrazac za dozvole s QR kodom za provjeru.</p> <p>Trenutno svaka dozvola izgleda drugačije i sadrži različite podatke npr. na jednoj dozvoli ima tablica vozila na drugoj nema i sl.</p> <p>Treba jasno razlikovati vozače koji voze samo preko aplikacija uber,bolt od onih s elektroničkom aplikacijom - taksimetrom drugačije ih obilježiti ili uvesti obvezu elektroničke aplikacije - taksimetra za sve jer mnogi koji voze aplikacije uber, bolt skupljaju vožnje i na stajalištima</p> <p>Zabraniti stajanje na taksi stajalištima onima koji voze samo aplikacije uber,bolt.</p> <p>Uvesti: Odobrene licencirane elektroničke aplikacije - taksimetri i ovjereni cjenici od nadležne službe da se ne mogu mijenjat u jednom danu sto puta i koristiti besplatne aplikacije koje glume taksimetre. Obzirom da se ruta mora prikazat onda klasični taksimetar nema svrhu ili taj dio s prikazivanjem rute treba izbaciti.</p> <p>Upravitelju ograničiti broj taksista na realan broj koji može pratiti. (npr. 30). Jer upravljati sa 1000+ taksista je nemoguće i tako se gubi</p>		<p>radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			svrha upravitelja jer se ugovori sklapaju reda radi. Potrebno je ograničiti kilometražu vozila ili starost 5-7 godina. Na cestama ima previše vozila s oštećenjima i lošim stanjem, poljepljeni trakama, premazani sa sto slojeva boje. Takva vozila nisu sigurna ni primjerena za prijevoz putnika.		
87.	ANJA NOVAKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Smatram da se mora jasno propisati da se Zakon o radu primjenjuje i na platforme kao što su Uber i Bolt kada vozači rade pod uvjetima koje određuje platforma.</p> <p>Zakon o radu u članku 94. propisuje da radnik za rad nedjeljom mora dobiti povećanu plaću, najmanje 50% više za svaki sat rada nedjeljom. Ako Uber i Bolt ne plaćaju vozače po satu, nego po vožnji, tada se to uvećanje mora jasno prenijeti na cijenu odnosno isplatu svake vožnje odrađene nedjeljom.</p> <p>Drugim riječima, vožnja nedjeljom ne smije biti plaćena isto kao vožnja običnim radnim danom. Isto vrijedi i za noćni rad iz članka 69. Zakona o radu ako se vožnja obavlja noću, mora postojati stvarno uvećanje, a ne samo ista cijena kao danju.</p> <p>Zakon o radu u člancima 221.c i 221.m uređuje digitalne radne platforme. Ako rad preko platforme ima obilježja radnog odnosa, onda se ne može glumiti da vozač nije radnik samo zato što radi preko aplikacije.</p> <p>Uber i Bolt određuju cijene, pravila, pristup vožnjama, ocjene i mogućnost deaktivacije. Zato ne mogu zadržati kontrolu kao poslodavac, a izbjeći obveze iz Zakona o radu.</p> <p>Tražim da se jasno propiše i nadzire da se za vožnje odrađene nedjeljom, blagdanom i noću isplaćuje stvarno uvećanje cijene/isplate vozaču. Digitalna aplikacija ne smije biti izgovor za zaobilaženje prava radnika.</p>	Nije prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. S druge strane, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu za čije tumačenje je nadležno Ministarstvo rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
88.	GORAN PRIVRAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Na žalost ministar Butković opet pogoduje Uberu kao i promjenama zakona iz 2018. kad ih je nakon što su 3 godine radili potpuno ilegalno nagradio najliberalnijim zakonom o taksi prijevozu u Europi, napisanim samo za njih. Sad nakon 8 godina jedne od najvećih pljački i prevara države od njene samostalnosti čini isto. Ovaj put je pored Ubera u igri još jedan akter i suučesnik u toj pljački, to je Bolt. Netko zlonamjeren bi mogao reći možda oni plaćaju ministra bolje od te naše države kad piše zakone na njihovu korist a štetu Hrvatske. U ostalom, kad smo vidjeli da na predstavljanju promjena zakona pored njega sjedi siva eminencija Ubera u Hrvatskoj Đuro Lubura nismo se ni nadali boljem. Predložene promjene su puno premalo za uvođenje reda u taksi djelatnost i zapravo jedine novosti su maksimalna cijena i TX tablice, koje će ići tko zna kad jer MUP mora promijeniti neke zakone prije toga.</p> <p>I ako znam da je besmisleno ipak ću predložiti promjene koje bi stvarno uvele red i spriječile dosadašnje prakse prevare države. Iako ministar Butković kaže da nema ovlasti za obračun sa agregatorima i te kako ima, upravo im je njegov zakon iz 2018 dao pravni okvir da rade ovo što rade. Prijedlozi su sljedeći:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi. - poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male 	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, štoviše uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.</p> <p>- nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napiše agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p> <p>- upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>- ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH. Usput rečeno...ovaj aplikacija je jako loša, što samo pokazuje koliko je Vladi RH stalo do mišljenja njenih građana</p>		<p>djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
89.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	<p>Predloženi Nacrt ne rješava ključni problem tržišta autotaksi prijevoza - digitalne platforme koje faktično organiziraju i</p>	Nije prihvaćen	<p>Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU	<p>upravljaju prijevozom nisu jasno obuhvaćene kao prijevoznici, iako u praksi obavljaju sve bitne funkcije prijevoznika.</p> <p>Platforme određuju ili bitno utječu na cijenu, upravljaju dodjelom vožnji, kontroliraju pristup vozača tržištu, naplaćuju uslugu i raspolažu sredstvima. U takvom modelu aplikacija nije neutralni alat, već sredstvo putem kojeg platforma upravlja tržištem. Subjekt koji kontrolira cijenu i uvjete usluge ne može se smatrati posrednikom, već prijevoznikom.</p> <p>Takvo pravno stajalište potvrđeno je u praksi Suda Europske unije (C-434/15 – Uber), gdje je utvrđeno da platforma koja ima odlučujući utjecaj na uvjete pružanja usluge predstavlja dio prijevozne djelatnosti.</p> <p>Stoga je nužno izričito propisati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da se digitalne platforme koje određuju ili bitno utječu na cijenu i uvjete usluge smatraju prijevoznicima, - da takve platforme moraju imati pravni nastan u Republici Hrvatskoj, - da snose punu pravnu i prekršajnu odgovornost za obavljanje autotaksi prijevoza, uključujući postupanja vozača i agregatora koji djeluju putem njihove platforme. <p>Uvođenje maksimalne cijene bez istodobnog uvođenja minimalne cijene omogućuje damping, narušava tržišno natjecanje i dovodi do neodrživosti djelatnosti. Ako se uvodi maksimalna cijena kao ograničenje tržišta, nužno je uvesti i minimalnu cijenu kao korektiv radi zaštite jednakih uvjeta poslovanja.</p> <p>U suprotnom, zakon stvara pravnu situaciju u kojoj</p>		<p>u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p> <p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>subjekt koji faktično upravlja tržištem nije odgovoran, dok se odgovornost formalno prenosi na prijevoznike, što dovodi do nejednakog položaja poduzetnika i potencijalne povrede članka 14. i članka 49. Ustava Republike Hrvatske.</p> <p>Bez jasnog normiranja platformi kao prijevoznika, obveze pravnog nastana i uvođenja mehanizama sprječavanja dampinga, predložene izmjene neće postići cilj uređenja tržišta niti osigurati učinkovitu provedbu zakona.</p>		
90.	FILIP DELIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Prijedlog: Zaustavljanje tržišne anarhije i kriminalizacije sektora uvođenjem minimalne cijene</p> <p>Pozdravljam namjeru uvođenja maksimalne cijene, ali smatram da je prijedlog manjkav jer zanemaruje minimalnu ekonomsku cijenu. Dosadašnja liberalizacija tržišta ne smije biti opravdanje za stvaranje dva neodrživa ekstrema koji izravno potiču kriminalne aktivnosti u oba slučaja:</p> <p>1. Ekstrem visokih cijena (npr. 20 km za 200 €): Ovakve tarife nisu odraz slobodnog tržišta, već čisto iskorištavanje putnika koje u većini slučajeva graniče s iznudom. One nepovratno uništavaju ugled taksista i hrvatskog turizma te tjeraju domaće i strane korisnike u ruke velikih platformi.</p> <p>2. Ekstrem niskih cijena (npr. 20 km za 10 €): Ovakav dumping nema ekonomsku opravdanost. Cijena od 10 € za 20 km ne pokriva ni osnovne troškove (gorivo, amortizaciju, doprinose i poreze), čime se izravno potiče poslovanje u sivoj zoni, izbjegavanje poreznih obveza i izrabljivanje radne snage. Nedavna uhićenja u sektoru dokaz su da se iza jeftinih vožnji često kriju organizirani modeli kršenja zakona.</p> <p>Zaključak:</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Liberalizacija koja dopušta ovoliki jaz stvara kaos na tržištu. Sustav koji definira „plafon“, a ignorira „pod“, izravno pogoduje isključivo velikim digitalnim platformama koje guše legalno obrtništvo. Time se korisnike svjesno gura prema platformama, čime im se izravno pogoduje i omogućava monopolizacija tržišta. Država mora shvatiti da tržišna sloboda nije dozvola za anarhiju!</p> <p>Prijedlog dopune:</p> <p>Uz maksimalnu cijenu, nužno je uvesti minimalnu cijenu po kilometru i minuti koja se temelji na realnim troškovima obavljanja djelatnosti u RH. Samo postojanjem jasnog okvira (minimalne i maksimalne granice) može se uspostaviti stabilan tržišni okvir, zaštititi integritet struke i osigurati punjenje državnog proračuna. Također, moj prijedlog je da raspon između minimalne i maksimalne cijene bude što manji.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Manjim rasponom između donje i gornje granice cijene uklanja se neizvjesnost kod korisnika! Kada putnik unaprijed zna da se cijena vožnje neće drastično razlikovati bez obzira na prijevoznika, on dobiva slobodu i bezbrižnost pri korištenju taxi usluge na stajalištima. To izravno smanjuje ovisnost o velikim digitalnim platformama, potiče lokalno obrtništvo i vraća povjerenje u integritet cijele struke. Samo postojanjem jasnog i stabilnog okvira može se uspostaviti ravnopravno tržišno natjecanje i osigurati stabilno punjenje državnog proračuna.</p>		
91.	AMAR, ZAJEDNIČKI I OBRT ZA AUTOTAKSI I PRIJEVOZ, VL. ALMIR MUJANOVIĆ I ALMA ČELIKOVIĆ MUJANOVI	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Predlažem da se u okviru izmjena i dopuna zakona o cestovnom prometu jasnije regulira pitanje minimalne cijene usluge autotaksi prijevoza, osobito u kontekstu sve većeg utjecaja digitalnih platformi. Trenutna praksa, u kojoj platforme kroz dinamičko formiranje cijena često</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
	Ć, KUPARI, BLATO 7B		<p>spuštaju cijene ispod ekonomski održive razine, dovodi do narušavanja tržišnih uvjeta i dugoročnog pada standarda u djelatnosti.</p> <p>Takav model poslovanja stavlja tradicionalne prijevoznike i obrtnike u neravnopravan položaj, jer oni snose sve troškove poslovanja (licence, vozila, održavanje, osiguranje, radna prava), dok se istovremeno natječu s cijenama koje ne odražavaju realne troškove rada. Posljedica toga je pritisak na kvalitetu usluge, sigurnost putnika i radne uvjete vozača.</p> <p>Uvođenje jasno definirane minimalne cijene ili tarifnog okvira, koji bi vrijedio za sve pružatelje usluga bez obzira na poslovni model (uključujući digitalne platforme), doprinijelo bi stabilizaciji tržišta, zaštiti korisnika i osiguranju održivog poslovanja. Time bi se spriječio daljnji pad standarda i osiguralo pošteno tržišno natjecanje.</p> <p>Smatram da je nužno da zakonodavac prepozna ove izazove i uvede mehanizme koji će osigurati ravnotežu između inovacija koje donose digitalne platforme i zaštite temeljnih standarda u djelatnosti autotaksi prijevoza.</p>		kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.
92.	STIPE MAGANJIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Ovim putem želim iznijeti svoje mišljenje na Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p> <p>Smatram kako je nužno uvesti institut minimalne cijene prijevoza. Trenutno tržište pokazuje značajne poremećaje uzrokovane damping cijenama, što dugoročno ugrožava održivost djelatnosti, smanjuje kvalitetu usluge te dovodi prijevoznike u neravnopravan položaj. Minimalna cijena omogućila bi poštenije tržišno natjecanje, zaštitu pružatelja usluga te viši standard usluge za korisnike.</p> <p>Također, predlažem uvođenje teritorijalnog</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			ograničenja prema kojem bi prijevoznici mogli obavljati djelatnost isključivo na području županije u kojoj je vozilo registrirano (prema registarskim oznakama). Time bi se spriječila nelojalna konkurencija među županijama, smanjio pritisak na lokalna tržišta te omogućila bolja kontrola i ravnomjerniji razvoj prijevozničkih usluga.		
93.	IKO LIVAJIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Prijedlog Zakona ne donosi nikakav kvalitetan pomak u regulaciji autotaksi prijevoza! Obavezno se mora u Zakon postaviti minimalna cijena vožnje te na taj način osigurati opstanak malih obrta i poduzeća s malim brojem zaposlenih ili samozaposlenih! Također, treba ograničiti agregatore na maksimalno pet vozila i vozača!	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Digitalna radna platforma i pojam agregatora definirani su Zakonom o radu, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti.
94.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Nadležno tijelo za digitalne usluge u Republici Hrvatskoj, HAKOM, u očitovanju je, pozivajući se na presudu C-434/15 Uber Spain, jasno utvrdilo da se usluga koju pružaju platforme poput Uber i Bolt ne može smatrati uslugom informacijskog društva, već uslugom u području prijevoza. Time je potvrđeno da se ne radi o neutralnom digitalnom posredovanju, već o organizaciji i upravljanju prijevozom. U takvim okolnostima, izostanak njihove izričite regulacije u okviru Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, osobito u dijelu koji se odnosi na obvezu licenciranja iz članaka 96. i 97., predstavlja pravnu	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			prazninu koja dovodi do nejednakih uvjeta poslovanja i omogućuje zaobilaženje regulatornih obveza. Slijedom navedenog, nužno je jasno propisati da se subjekti koji određuju cijenu, naplaćuju uslugu i upravljaju izvršenjem prijevoza smatraju pružateljima usluge prijevoza i podliježu istom regulatornom režimu kao i ostali prijevoznici.		istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.
95.	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Opći komentar vezan uz članak 47. stavak 20. važećeg Zakona, mijenja se i glasi:</p> <p>Prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno tijekom vožnje vozač autotaksi prijevoza dužan je u vozilu imati izvod iz licencije.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Postojeće rješenje kojim taksi prijevoznik u vozilu mora imati samo presliku dozvole te sam voditi bazu vozila s kojima obavlja taksi prijevoz nije se pokazalo kao dobro, jer je u stvarnosti podložno raznim manipulacijama. Smatramo kako bi se velik dio problema riješio ponovnim propisivanjem obveze posjedovanja izvoda iz licencije, koja bi zamijenila presliku dozvole.</p>	Nije prihvaćen	S obzirom na uvođenje posebnih registarskih pločica kojima će se, uz propisanu obvezu javne objave podataka o izdanim dozvolama i vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, osigurati učinkovitost nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza, smatramo suvišnim uvođenje obveze posjedovanja izvoda iz licencije.
96.	ĐORĐE NJEGOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Poštovani, paradoksalno je da je sve ovo dozvoljeno, pa onda svake godine dolazi do nekih promjena koje ne vode poboljšanju usluge niti zaštiti tržišta. Prošlogodišnje promjene su dovele do zbunjivanja korisnika osobito turista koji kad vide cijenu na vratima misle da je to neka fiksna cijena. Sada se uvodi još dodatno ograničenje gornje granice, traži se stotine nekih cjenika, s druge strane se ostavlja prostor Dumpingu cijena od platformi. Tko je iskusio "shadow ban" platformi kao Uber zna o čemu govorim kada kažem da imate taksi tržište u taksi tržištu. Ovim se ne rješava	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>problem agregatora, ne rješava se ni problem samih aplikacija koje su osnovni i ključni krivac svim ovim problemima radi kojeg vi izdajete opet neki novi kozmetički pravilnik!</p> <p>Uglavnom se svi taksisti koji rade i žive od svog rada slažu u komentarima oko istog problema. Hipotetsko pitanje, na koji način ćete izkontrolirati vozača koji vozi preko agregatora i koji lovi u mutnom sa lažnom taksimetar aplikacijom koji su ustvari razlog ovih promjena? Takva osoba može " oguliti" turistu kako god želi i koliko god želi da vi sa ovim silnim pravilnicima ne možete mu ništa. Sav nered na tržištu taksija je nastao ne slušanjem ljudi koji se bave ovim poslom...</p> <p>Država mora biti jasna, i koristiti svoje resurse kao i institucije za provođenje pravilnika i zakona na način da sve navedeno štiti i jednu i drugu stranu u ovom slučaju. Uvijek ima mjesta poboljšanjima, ali kartica vozača koja je već dodana u pravilnik, 301 cijenik, sad na to sve TX tablice neće uroditi nužno plodom.</p>		
97.	STIJEPO BEATOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Što je s minimalnom cijenom</p> <p>I zašto se opet pogoduje elektroničkim aplikacijama poput ubera i bolta</p> <p>Ako je sve to taxi nek bude minimalna i maksimalna cijena za sve ista</p> <p>I ne može bit da cijena na elektroničkim aplikacijama duplo manja nego što je realna cijena tog prijevoza</p> <p>Zašto aplikacije nisu usklađene ko u drugim EU državama da su im cijene ko taxia koji stoji na stajalistu predviđenom za njih, jer je to onda diskriminirajuće i samim time imamo</p> <p>S tim da minimalna i maksimalna cijena ne može svugdje ista biti, to bi trebala lokalna samouprava odlučivati a ne neko ko ne živi</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
98.	VERISLAV SILADIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	minimalna cijena po kilometru približno litri dizel goriva je najbitnija stavka	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	pa sve ostalo da se uvede reda i kontrole za obrtnike i firme koji se bave uslugom za obavljanje taxi prijevoza		
99.	MARIO MUSLIM	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Pozdravljam najavljene izmjene zakona uz konstataciju kako se nadam da će se ovaj put slušat glas struke i razuma a ne lobista i novca.</p> <p>Podržavam uvođenje javno dostupnog registra izdanih licenci i dozvola s pripadajućim vozilima koja je postojala prije donošenja zakona 2018. Predlažem da izdane dozvole vrijede do isteka isključivo za vozila u ažurnoj evidenciji na dan izglasavanja zakona.</p> <p>Podržavam uvođenje izvoda licence za vozilo koji je vidi čuda postojao i prije 2018 godine.</p> <p>Podržavam donošenje maksimalne cijene odnosno formule za izračun iste ali tražim i određivanje prije svega minimalne ekonomski isplative cijene za onoga tko se bavi auto taksi prijevozom.</p> <p>Predlažem da se dozvole izdaju za vozilo u vlasništvu ili leasing pravne osobe ili obrta na koju glase.</p> <p>Predlažem da se tzv. digitalne platforme a u naravi transportne agencije tako i tretiraju te da moraju imat pravni nastan u RH i ishodit potrebitu licencu .</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Pojam digitalne radne platforme definiran je Zakonom o radu kao fizičke ili pravne osobe koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je istim člankom propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te se rad koji obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano navedenim Zakonom. Uvjeti za izdavanje dozvole propisani su kroz uvjete za izdavanje licenci, dok se uvođenje izvoda licenci se ne uređuje ovim Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
100.	LIBURNIA TAXI, OBRT ZA TAXI PRIJEVOZ, VL. DOMAGOJ BOBINAC, RIJEKA, BUJSKA 22	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani,</p> <p>Trenutne izmjene su više nego razočaravajuće, opet se na sve strane nadzire pogodovanje velikim prijevozničkim tvrtkama (koje se čak često niti ne navode kao prijevoznici već posrednici ili preuzimaju bilo koju od ponuđenih titula sve u svrhu izbjegavanja</p>	Nije prihvaćen	<p>Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično)</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>odgovornosti nakon izvršenih ilegalnih radnji). U gradu Rijeci situacija sa Taksi vozilima je alarmantna, novi vozači se pojavljuju iz dana u dan, stotine pravno neispravnih vozača svakodnevno zagušuju Taxi stajališta, gradski kolodvor, okolice trgovačkih centara i slične lokacije u gradu. Mnogi su vozači samo povremeno, bez stvarnog znanja za koga rade, kome daju postotak zarade, imaju li plaćene doprinose, i gdje ide sav taj "odvoženi" novac.</p> <p>Neke od ilegalnih ili u najmanju sumnjivih radnji bi bile sljedeće:</p> <p>1. Model rada putem agregatora , u kojem se stvarna odgovornost prebacuje više puta bez stvarne mogućnosti nadzora legalnosti zapošljavanja, uz (kako se i pokazalo već) stalnu utaju poreza, izbjegavanje apsolutno svih obaveza prema državi, te na kraju sada već u Hrvatskoj klasičan potez - zatvaranje tvrtke/obrta te otvaranje novih sa istim modelom poslovanja, ljudi koji u stvarnosti zarađuju (ilegalno) ostaju sakriveni iza više fiktivnih obrta i trgovačkih društava, dakle zahtjeva se od ministarstva da osigura transparentno i zakonito poslovanje sa kompletnim protokom novca unutar republike Hrvatske Prekomjeran broj taksista (putem digitalne platforme) u vremenima turističkih sezona na obalnim gradovima, što stvara gužve na stajalištima/bitnim raskrižjima/kolodvorima ,narušava poštenost tržišta, snižava cijene (damping), znatno narušava kvalitetu usluge (posebice u gradovima koji svoj status održavaju vrhunskom turističkom uslugom i imidžem koji su gradili stoljećima - primjeri bi bili Opatija , Dubrovnik ali i mnogi drugi). Nadalje domaći prijevoznici nisu u</p>		<p>ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>mogućnosti održati posao sa luksuznim vozilima jer iako u mogućnosti ponuditi vrhunsku uslugu, nisu u mogućnosti boriti se sa milijarderskim marketingom kojeg pružaju UBER i BOLT. Kao rješenje nameće se: uvođenje TX tablica za Taksu vozila, ograničenje broja općinskih/gradskih/županijskih dozvola, dublje provjere vozača i njihove pozadine, određivanje minimalne cijene određene vožnje sukladno potrebama i infrastrukturi područja (studentsko doba u ravnom gradu ne može snositi identičnu minimalnu cijenu kao brdovita vožnja u turističkoj sezoni u obalnom gradu), prijedlog MINIMALNIH UREĐENIH cijena za područje Riječkog prstena na kojem naš obrt djeluje je ; 8€ START - koji uključuje vožnju do 5km udaljenosti u normalnim uvjetima , svaki sljedeći kilometar 1.50€/KM, sa dodatnom uredbom koja će definirati mogućnost formiranja fiksne proizvoljne cijene za dalja putovanja. također podržavamo određivanje maksimalne cijene, no smatramo kako bi ona trebala biti dublje proučena te formirana na temelju područja vožnje, na temelju vremenskog aspekta (vrh turističke sezone, blagdani, noćne vožnje), te na temelju kategorije vozila kojim se obavlja usluga.</p> <p>DODATNI PRIJEDOLG</p> <p>Slažem se sa većinom opširnijih komentara već napisanih i smatram da bi se daljnja prerada trebala uvelike temeljiti na komentarima i savjetima danim od strane stvarnih obrtnika -prijevoznika iz republike Hrvatske.</p> <p>Nadalje, smatram da su mnoge nadolazeće mjere nadzora ispravnosti opet uperene u krivu stranu, apeliram na provjere onih koji nisu aktivno i stalno u ovome poslu, te na provjere ispravnosti u samom početku zaposlenja.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Također, uz već predložena rješenja, STROGO PREPORUČAM uvid u oblike poslovanja putem digitalnih platformi u drugim državama EU (ili pak stranim lokalnim jedinicama samouprave koja dobiju potpunu nadležnost od države). Primjeri Italija; lokalne jedinice imaju pravo izmjena i dopuna regulacija, no u suštini UBER je ZAISTA samo posrednik, koji spaja stranku koja želi naručiti vožnju sa lokalnim tvrtkama koje nude usluge prijevoza, za svoje usluge UBER uzme proviziju koja je fiksna i regulirana zakonom putem ugovora koji UBER (sa sjedištem u Italiji ; Uber Italy S.r.l.</p> <p>sjedište: Milano (Via Vincenzo Forcella 13)) ima sa određenom tvrtkom ili obrtom koji u stvarnosti vrši uslugu prijevoza.</p> <p>Dakle postavljanje cijene, uvjeti prijevoza, plaćanje, te zakonitost zaposlenja vozača su odgovornost obrta ili tvrtke koja u stvarnosti vrši prijevoz, te se na taj način omogućava lakša provjera pravne ispravnosti, nema bježanja od odgovornosti i "prebacivanja loptice" u svojoj zoni.</p> <p>Također predlažemo uvid u Austrijski model poslovanja, koji se doduše razlikuje po saveznim pokrajinama, no u svakom slučaju u svakoj od njih štiti ugled ali i mogućnost zarade za domaće tvrtke i vozače, te se trudi očuvati visinu kvalitete usluge kao i spriječiti damping cijene koje vode do kolapsa tržišta koji se u Hrvatskoj upravo događa.</p>		
101.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	U svjetlu sudske prakse Suda Europske unije i aktualnih postupaka Europske komisije zbog povrede prava EU-a, predložene izmjene Zakona o prijevozu u cestovnom prometu nisu dostatne za osiguranje zakonitosti, jednakih uvjeta tržišnog natjecanja i pravne	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica,

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>sigurnosti u sektoru autotaksi prijevoza.</p> <p>Europska komisija je već uputila službenu opomenu Republici Hrvatskoj zbog neusklađenosti s Uredbom (EU) 2022/2065 (Akt o digitalnim uslugama), čime je potvrđeno da postoji problem u provedbi i nadzoru regulatornog okvira. U takvom kontekstu dodatno toleriranje pravnih praznina u području autotaksi prijevoza predstavlja ozbiljan rizik od daljnjih postupaka zbog povrede prava EU-a.</p> <p>Prema člancima 49. i 56. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), sloboda poslovnog nastana i sloboda pružanja usluga podrazumijevaju ne samo pravo poslovanja na teritoriju druge države članice, već i obvezu da subjekt koji trajno obavlja gospodarsku djelatnost na tom teritoriju mora imati stvarni poslovni nastan i podlijevati pravnom poretku te države. Suprotno tome, nije dopušteno upravljati tržištem jedne države bez preuzimanja regulatornih obveza koje vrijede za domaće subjekte.</p> <p>Navedeno proizlazi i iz nacionalnog zakonodavstva, uključujući Zakon o trgovačkim društvima, prema kojem svaki subjekt koji trajno obavlja djelatnost u Republici Hrvatskoj mora imati registrirano sjedište ili podružnicu te biti podložan nadzoru nadležnih tijela. Poslovni nastan podrazumijeva stvarnu i učinkovitu gospodarsku prisutnost, a ne samo formalno ili digitalno djelovanje iz druge države.</p> <p>Sud Europske unije je u presudi u predmetu C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi protiv Uber Systems Spain (20. prosinca 2017.) izričito</p>		<p>mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>utvrdio da Uber pruža uslugu u području prijevoza, a ne uslugu informacijskog društva. Nadalje, u presudi C-320/16 Uber France (10. travnja 2018.) potvrđeno je da države članice imaju pravo takve usluge regulirati kao prijevoznu djelatnost i uvjetovati njihovo obavljanje odgovarajućim licencama.</p> <p>Iz navedenih presuda nedvojbeno i pravno nesporno proizlazi da platforme poput Ubera i Bolta, koje određuju cijene, upravljaju vozačima, dodjeljuju vožnje, vrše naplatu i izdaju račune, faktično obavljaju ključne elemente djelatnosti prijevoza te predstavljaju sastavni dio prijevozničke usluge. Slijedom toga, takvi subjekti ne mogu biti kvalificirani kao neutralni posrednici niti izuzeti iz regulatornog režima koji se primjenjuje na prijevoznike.</p> <p>Unatoč tome, u Republici Hrvatskoj postoji praksa u kojoj se navedene platforme ne podvrgavaju istim obvezama kao licencirani prijevoznici, čime se zaobilaze odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Posebno se ističe da članci 96 i 97 toga Zakona jasno propisuju obvezu zakonitog obavljanja autotaksi prijevoza, posjedovanje licence i odgovornost za pružanje usluge, no u praksi se te odredbe ne primjenjuju na platforme koje faktično upravljaju uslugom.</p> <p>Takvo postupanje ima za posljedicu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - narušavanje tržišnog natjecanja - diskriminaciju domaćih i licenciranih prijevoznika - prebacivanje regulatorne i pravne odgovornosti isključivo na vozače - razvoj modela poslovanja s obilježjima dampinga 		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Posebno je zabrinjavajuće što platforme omogućuju formiranje cijena ispod razine ekonomske održivosti, čime se dugoročno uništava tržište i stvara ovisnost o dominantnim digitalnim posrednicima. Postojeći zakon predviđa maksimalne cijene, ali ne i minimalne, čime se dodatno otvara prostor za damping i nelojalnu konkurenciju.</p> <p>Osim povrede prava EU-a, ovakvo stanje može predstavljati i povredu Ustava Republike Hrvatske, osobito članka 14. (jednakost pred zakonom) i članka 49. (sloboda poduzetništva i tržišna jednakost), budući da se pojedinim subjektima omogućuje poslovanje pod bitno povoljnijim uvjetima bez istovjetnih regulatornih obveza.</p> <p>Slijedom svega navedenog, nužno je da se ovim izmjenama Zakona:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. jasno i nedvosmisleno propiše da sve digitalne platforme koje organiziraju, upravljaju ili bitno utječu na uslugu prijevoza imaju status prijevoznika 2. osigura primjena članka 96 i 97 Zakona o prijevozu u cestovnom prometu i na takve subjekte 3. propiše obveza stvarnog poslovnog nastana u Republici Hrvatskoj za subjekte koji upravljaju tržištem prijevoza 4. uvede obveza licenciranja za platforme koje obavljaju prijevoznu djelatnost 5. propiše minimalna cijena autotaksi usluge kao mjera sprječavanja dampinga i zaštite tržišta <p>U protivnom, Republika Hrvatska izlaže se realnom i izvjesnom riziku daljnjih postupaka Europske komisije zbog povrede</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			prava Europske unije, uz moguće financijske sankcije i ozbiljne posljedice za pravni i gospodarski poredak.		
102.	OBRTNIČKA KOMORA ISTARSKOŽUPANIJE UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Kako predložene izmjene nisu dovoljne da riješe kritične probleme u taksi prijevozu, nastavno na veliki broj primjedbi koje idu u istom smjeru predlažemo i dodatne izmjene:</p> <p>Taksi prijevoz izjednačiti s ostalim vrstama prijevoza na način da osim licencije treba imati i izvod iz licencije za svako pojedino vozilo, koje se mora nalaziti u vozilu. U tom smislu u članku 14. brisati stavke 8.-12., u članku 23. brisati stavak 6. u članku 24. stavku 2. brisati dio koji se odnosi na evidenciju vozila taksi prijevoznika, te po potrebi i druge odredbe koje se odnose na vođenje evidencije od strane taksi prijevoznika.</p> <p>Predlaže se prije svega taksi djelatnost ograničiti na županiju registracije poslovnog subjekta. Agregatori masovno prebacuju vozače u turističke zone, što stvara prenapučenost tržišta, uništava lokalne taksiste i pritom ne donosi nikakav doprinos lokalnoj zajednici. Lokalno tržište se pretvara u sezonski prostor bez kontrole i odgovornosti. Trenutni sustav pod utjecajem digitalnih platformi i agregatora dovodi do nereda na tržištu, gubitka kontrole države i razaranja lokalnih prijevoznika. Ako se ovaj prijedlog prihvati, onda se iz Zakona mogu potpuno brisati odredbe o dozvolama za taksi prijevoz za pojedini grad / općinu.</p> <p>Isto tako smatramo potrebnim vraćanje ovlasti gradovima i općinama za regulaciju taxi djelatnosti. U obalnim gradovima ljeti dolazi do: nekontroliranog broja vozila, prometnog zagušenja, pada kvalitete usluge uslijed nepoznavanja gradova, prometnica, kulturne baštine, znamenitosti. Bez lokalne regulacije nema mogućnosti</p>	Nije prihvaćen	Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za čije izdavanje je uvjet posjedovanje Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz radi jednoznačnog i jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu u svrhu prepoznatljivosti i lakšeg nadzora, kao što se propisuje i obveza jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba da izdaje dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz, kao i obveza javne objave svih izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a sve u svrhu transparentnosti i odraza stvarnog stanja broja autotaksi vozila na određenom području jedinice lokalne samouprave, te osiguranja učinkovitosti nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza. Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			upravljanja stvarnim potrebama prostora. S druge strane, lokalne zajednice nemaju nikakve koristi od velikog broja vanjskih prijevoznika, osim gužve i nereda. Lokalni prijevoznici plaćaju porez u lokalnoj zajednici i troše novac u lokalnoj zajednici.		digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Ograničenje obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta u suprotnosti je sa liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donesu propis kojim utvrđuju lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola.
103.	ZORAN NOVAKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Obrtnik sam. Taksist. Iz Pule. Prije par dana dobijem vožnju preko aplikacije Uber, naravno detalje ne vidim dok nisam prihvatio vožnju. Vožnja od Bala iz jedne ulice u kamp u Balama cijena vožnje 11,32 eura. Ja do putnika moram napraviti 21 km njega odvesti 7 km i vratiti se u Pulu 28 km, dakle ukupno trebam odraditi nešto malo manje od 60 km i potrošiti sat i pol vremena putnik Uberu plaća 11,32 eura, Uber od toga uzme 2,83 eura, država 0,71 euro PDVa, potrošiti ću oko 3 l benzina što je 4,92 eura, trošak takve vožnje (bez amortizacije) je 8,46 eura. Meni bi od takve ostalo 2,86 eura točnije 0,047 eura po kilometru. Vrijeme potrošeno za taj rad 0 eura	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>po satu, amortizacija 0 eura. Naravno da to nisam vozio. Turist je ostao nezadovoljan jer se nije odvezao i morao je pješačiti 7 km. Naša država bi pothitno trebala povesti računa i o svojim građanima da ih korporacije ne pretvaraju u roblje jer živimo u 21 st. i svi radimo da zaradimo svoje plaće. Tako da pothitno treba uvest minimalne cijene koje su realne za trošak i vrijeme i sredstvo koje obrtnik ulaže. Ljuti ste i pokrenuli ste izmjenu zakona jer su neki taksisti "oplječkali" putnika, a niste ljuti i ne pokrećete promjenu zakona jer korporacije svakodnevno pljačkaju nas što bi vam ipak trebao biti primarni cilj jer ipak mi plaćamo poreze, a to ako se i dogodilo da je nekog taksist "opljačkao" to obrtnik i legalan taksist nije sigurno, a jedino nama štrik oko vrata sve više stežete, a protiv crnjaka ne poduzimate ništa.</p> <p>Kad pošaljete inspekciju oni pregledavaju samo nas koji smo uredni i legalni jer se mi ne skrivamo i ne bježimo, a one koji su ilegalni i dalje voze u većini slučajeva bez ikakvih tabli, bez ikakvih oznaka, bez ikakvih licencija i dozvola skrivaju se po šumarcima, spavaju po plažama, ne plaćaju poreze njih se uopće ne trudite uloviti i naravno da će statistike u tome biti savršene, ali problemi i dalje ostaju. Dajte već jednom napravite taj zakon koji će podržat rad legalnog obrtnika i stat na kraj crnjacima jer ovo više nema smisla.</p>		
104.	ZORAN NOVAKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORO kada ste vi proveli anketu i pitali obrtnike taksiste slažu li se sa idejom da svatko sam sebi bude upravitelj? Ja takav upit, prijedlog ili anketu od vas nikada nisam dobio a obrtnik sam koji vam uredno plaća članarinu i ne slažem se sa vašim prijedlogom. Vaš prijedlog ide u korist samo i isključivo vama a protiv je malih obrtnika. Ako ima 10 000	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>taksista i vi svakome naplatite 149.31 euro ispit + 25,00 eura knjigu pa neka neki padnu i nekoliko puta to je vama oko MILIJUN I SEDAMSTO TISUĆA EURA sa padom na ispitu i DVA MILIJUNA EURA!!!!. A da ne govorimo o procjeni da u hr ima oko 45000 taksista. Svi taj ispit moraju položiti kod vas. Jeste li svjesni da ima obrtnika koji su stariji ljudi malo im treba do mirovine i cijeli život vam plaćaju članarinu, da ima ljudi koji nisu vješti u čitanju i praćenju zakona? Svi ti ljudi će odustati pogotovo kad vide vaš ispit. A i sami znate kakva vam je na njemu prolaznost. Umjesto da podržavate obrtnike i radite u njihovom interesu vi ovim prijedlogom obrtnike pokušavate uništiti. Pokušavate otvoriti vrata korporacijama kojima će se jedinicima isplatiti zaposliti upravitelja. Mi vam plaćamo članarine da zastupate naše interese a vi radite protiv nas. Ali i protiv sebe. Sada ćete možda i uzeti novac ali ćete dugoročno ostati bez članarina. Životinje u svom svijetu za vođu izabiru najpametnije i najsposobnije a vi umjesto da zastupate interese hrvatskog malog obrtnika i čovjeka, iza kulisa radite za korist korporacija i gledate na leđima obrtnika izvući korist za sebe!!!! Jeste li ponudili taksistima koji vam godinama plaćaju članarinu da pristupe ispitu besplatno? Naravno da niste. Kada sam trebao savjet od obrtničke komore naravno da ga nisam dobio samo ste me uputili na drugu adresu. Sramotno i tužno. Ne želim da me netko takav zastupa i da još silom moram takvoga plaćati. I ovo pitanje bi trebalo OZBILJNO razmotriti. Ne slažem se da jedan upravitelj ima stotine korisnika usluge. Broj treba ograničiti na realan da upravitelj to može pratiti bez obzira bio on fizička ili pravna osoba. Ne slažem se niti sa ovim vašim prijedlogom. Zašto nigdje ne spominjete i ne zalažete se za minimalnu cijenu?</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			Jeste li svjesni da nam korporacije nude 0,057 eura po km za vožnju? A gdje je cijena našega rada? Jeste li se zapitali i zalagali za to da hrvatski obrtnik ne postane rob korporaciji? Može vas biti i stid i sram jer gledate samo svoje trenutne interese koji vode i nas i vas u propast!		
105.	NIK, OBRT ZA AUTOTAKS I PRIJEVOZ, VL. NIKŠA PASQUALIC CHIO, DUBROVNIK, LIECHTENS TEINOV PUT 8 A	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Moram se osvrnut na komentar HOK-a postavljen u ovom savjetovanju dana 28.04.2026 11:45 a govori samo i isključivo da se ukine mogućnost ugovra sa Upraviteljem prijevoza nego da svi moraju polagati i postati upravitelji. Malo je nejasno da ovo predlažu samo za Taxi prijevoz a ne i za Povremeni prijevoz putnika gdje također postoji mogućnost sklapanja ugovora ali sa ograničenim brojem korisnika na maksimalno 50 vozila. (Uredbe (EZ) br. 1071/2009 članak 4!) Ako je već intencija da se ograniči onda neka se ostavi mogućnost sklapanja ugovora i za taksi prijevoz na 80 vozila kada je već postojeća mogućnost za puno zahtjevniji povremeni prijevoz na 50 vozila. Pruka HOK-u: Ne vidim u komentarima da ste se zauzeli na gorući problem a to je da se odredi minimalna cijena po kilometru, a ni da nama poglavito Obrtnicima maknu "plahte" sa Vrata sa maksimalnim cijenama koje moraju biti ogromna 10cm slova što nas jako dovodi u NEAVNOPRAVAN POLOŽAJ u odnosu na vozila koja to ne moraju imati a mahom su j.d.o.o. Zaista postavljam pitanje čije Vi interese ovdje zastupate?	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
106.	LUKA MLIKOTA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Poštovani, ovim putem podnosim primjedbe i prijedloge na Nacrt prijedloga izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u dijelu koji se odnosi na autotaksi prijevoz, rad digitalnih platformi i agregatora te uvjete tržišnog poslovanja u Republici Hrvatskoj.	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Smatram da je postojeći regulatorni okvir doveo do ozbiljne destabilizacije autotaksi tržišta, narušavanja pravne sigurnosti prijevoznika, ugrožavanja sigurnosti putnika i stvaranja nelojalne tržišne utakmice koja dugoročno šteti i vozačima i korisnicima usluge.</p> <p>Prije svega, potrebno je zakonski urediti pitanje minimalne cijene autotaksi usluge. Trenutno stanje omogućava ekstremni damping cijena putem digitalnih platformi, što dovodi do tržišne utakmice u kojoj prijevoz više nije moguće obavljati ekonomski održivo i zakonito.</p> <p>Posljedica takve politike su preniske zarade vozača, prekomjerno radno opterećenje, smanjenje sigurnosti u prometu te kontinuirano rušenje kvalitete usluge. Država ne smije dopustiti tržišni model u kojem algoritmi platformi praktično uništavaju održivost djelatnosti radi agresivnog osvajanja tržišta.</p> <p>Također smatram da je nužno strože regulirati rad agregatora i digitalnih platformi koje trenutno imaju dominantan utjecaj na tržište, dok istovremeno izbjegavaju stvarnu odgovornost za uvjete rada vozača i tržišne posljedice svojih poslovnih modela. Platforme određuju cijene, uvjete rada, dostupnost vožnji i rangiranje vozača, ali bez odgovornosti koju bi morali imati subjekti s tolikim utjecajem na tržište prijevoza. Potrebno je jasno zakonski definirati odgovornost platformi prema vozačima, korisnicima i državi.</p> <p>Nadalje, potrebno je ograničiti nekontrolirano izdavanje dozvola i broj autotaksi vozila na pojedinom području. Potpuna liberalizacija tržišta dovela je do prezasićenosti tržišta, drastičnog pada prihoda prijevoznika i prometnog opterećenja urbanih sredina. Takvo stanje nije održivo ni gospodarski ni prometno. Jedinice lokalne</p>		<p>prijevoza. Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je istim člankom propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, a rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano navedenim Zakonom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donesu propis kojim utvrđuju lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>samouprave trebale bi imati veće ovlasti u određivanju maksimalnog broja dozvola sukladno stvarnim potrebama stanovništva i prometnoj infrastrukturi. Posebno zabrinjava pitanje sigurnosti putnika i vozača. Pretjerani pritisak na vozače zbog niskih cijena i potrebe za velikim brojem odrađenih vožnji povećava rizik prometnih nesreća, umora vozača i pada kvalitete usluge. Sigurnost u javnom prijevozu putnika mora biti prioritet zakonodavca, a ne isključivo tržišna konkurentnost i profit platformi. Potrebno je spriječiti zloupotrebe sustava, prikriveno posredovanje i modele poslovanja koji zaobilaze svrhu zakonskih odredbi. Zaključno, smatram da Republika Hrvatska mora hitno uspostaviti pravedniji i održiviji regulatorni okvir za autotaksi djelatnost koji će štititi profesionalne prijevoznike, sigurnost građana i tržišnu ravnotežu. Potpuna deregulacija i nekontrolirani utjecaj digitalnih platformi pokazali su ozbiljne negativne posljedice za cijeli sektor prijevoza. Predlažem stoga: * uvođenje minimalne cijene autotaksi usluge, * strožu regulaciju i odgovornost digitalnih platformi i agregatora, * mogućnost ograničavanja broja autotaksi dozvola prema potrebama lokalne zajednice, * strože sigurnosne i profesionalne standarde za obavljanje djelatnosti, * učinkovitiji nadzor nad stvarnim načinom poslovanja prijevoznika i platformi. S poštovanjem Luka Mlikota</p>		
107.	FILIP PARAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	<p>Protivim se predloženom uvođenju maksimalne cijene jer takva mjera ne rješava ključni problem tržišta, a to je neloyalno rušenje cijena ispod praga isplativosti. Smatram da je nužno uvesti minimalnu ekonomsku</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU	<p>cijenu po kilometru i startu iz sljedećih razloga:</p> <p>Zaštita tržišta i domaćih prijevoznika: Trenutačni model omogućuje velikim platformama predatorsko određivanje cijena, čime se sustavno uništavaju domaći obrtnici i tvrtke koji ne mogu poslovati s gubitkom.</p> <p>Sigurnost i održivost: Preniske cijene onemogućuju kvalitetno održavanje voznog parka i prisiljavaju vozače na prekomjeran rad, što izravno ugrožava sigurnost u prometu.</p> <p>Zaštita javnog prijevoza: Nerealno niske cijene taksi usluga izravno štete javnom linijskom prijevozu (autobusima), što dugoročno narušava sustav održive mobilnosti i povećava prometna zagušenja te emisije štetnih plinova.</p> <p>Zaključno, cilj Zakona trebao bi biti osiguravanje donje granice koja jamči dostojanstven rad i poštenu tržišnu utakmicu, a ne ograničavanje gornje granice zarade.</p>		
108.	NIKŠA PASQUALIC CHIO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Predlažem da promijenite čl.3. PRAVILNIKA O POSEBNIM UVJETIMA ZA VOZILA KOJIMA SE OBAVLJA JAVNI CESTOVNI PRIJEVOZ I PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE.koji govori o potrebi maksimalne cijene za 5km i 15 minuta (takozvane plahte) i koji je u obvezi samo za Taksi vozila koja rade putem taksimetra što nas dovodi u jako neravnopravan i diskriminirajući položaj iu odnosu na kolege koji rade preko elektroničkih aplikacija UBER i BOLT aplikacija. Oni ne moraju imati "plahte" na vratima. Više puta sam svjedočio na taksi stajalištu kada gosti priđu i samo vide velika slova 10 cm npr. 30€. gosti doslovno pobjegnu i idu zvari UBER koji ima kada su povećanja i veću cijenu od naznačenih Molim Vas u ime svih ukinite ovu diskriminaciju i izjednačite nas:</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
109.	NIKŠA PASQUALIC CHIO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Predlažem da se u ovaj zakon unese obaveza upisivanja taksi namjene u prometnu dozvolu svakog taksi vozila a s time i obaveza periodičnih pregleda taxi vozila. Sada u tom segmentu imamo veliki nered i prema procjeni više od 50% taksi vozila NEMA upisanu namjenu Taxi vozila kao ni karton periodičnog pregleda. Razlog tome je što o tome samo govori zakon o tehničkim pregledima vozila i to jako šturo. Gotovo nitko od poznatih j.d.o.o. koji se često mijenjaju to nemaju i onda imamo nelojalnu konkurenciju, Obrtnici to upisuju, obavljenu periodične preglede svako 6 ili 3 mjeseca ovisno o starosti vozila a ogroman broj vozi bez toga! Čak i policija prilikom jkontrole često ne obraća pažnju na to.	Nije prihvaćen	Način i uvjeti upisa namjene vozila u prometnu dozvolu ne propisuju se Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.
110.	MATE MATETIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	U vezi s predloženim izmjenama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, ovim putem dostavljam argumentirane primjedbe i prijedloge u cilju zaštite tržišne natjecanja, radnih prava vozača te osiguravanja zakonite tržišne utakmice: Uvođenje minimalne ekonomske cijene umjesto ograničavanja maksimalne Smatram da je uvođenje maksimalne cijene pogrešan regulatorni pristup koji ne rješava ključni strukturni problem tržišta, a to je pružanje usluga ispod cijene troškova. Umjesto ograničavanja gornje granice, nužno je propisati minimalnu ekonomsku cijenu po kilometru i startu. Trenutni model omogućuje digitalnim platformama predatorsko određivanje cijena ispod praga isplativosti, čime se izravno uništavaju domaći obrtnici i tvrtke koji ne mogu konkurirati takvom kapitalu. Minimalna cijena osigurala bi održivo poslovanje, sigurnije održavanje vozila i prestanak sustavnog podcijenjivanja rada vozača. Regulacija pravnog statusa digitalnih platformi Ističem	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>problematičan pravni status pojedinih digitalnih platformi koje u Republici Hrvatskoj djeluju isključivo kao posrednici, izbjegavajući obveze koje imaju licencirani prijevoznici. Zakonom se mora jasno definirati da svaka platforma koja posreduje u autotaksi prijevozu mora imati registrirano sjedište u Republici Hrvatskoj i posjedovati odgovarajuću licenciju za prijevoz ili agencijsku djelatnost. Time bi platforme postale izravno odgovorne pred hrvatskim zakonodavstvom i inspekcijskim tijelima.</p> <p>Solidarna odgovornost platformi za radno-pravni status</p> <p>Trenutni sustav omogućuje platformama prebacivanje cjelokupne odgovornosti na partnere (agregatore), dok istovremeno upravljaju procesom rada i ubiru provizije. Potrebno je uvesti solidarnu odgovornost platformi za prekršaje vozača koji koriste njihovu aplikaciju, kao i obvezu provjere jesu li ti vozači prijavljeni sukladno Zakonu o radu. Sustav mora onemogućiti pristup aplikaciji svakom vozaču koji nema reguliran radnopravni status.</p> <p>Suzbijanje nelojalne konkurencije putem agregatora Model poslovanja preko agregatora postao je poligon za izbjegavanje poreznih obveza i kršenje prava radnika. Velik broj vozača radi bez ugovora o radu ili uz prijavu na minimalan broj sati koja ne odgovara stvarnom stanju. Predlažem uvođenje strožeg nadzora nad isplatama plaća i obvezno povezivanje podataka o radnom vremenu iz aplikacija s bazama Porezne uprave i inspekcije rada. Također, potrebno je razmotriti ograničavanje broja dozvola po jednom poslovnom subjektu na razini županija kako bi se spriječila potpuna monopolizacija tržišta.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
111.	MARKO VERKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>- minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, što više uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.</p> <p>- nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p> <p>- upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>- ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH.		djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu..
112.	DAMIR ŠKARE	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Poštovani,</p> <p>U vezi s predloženim izmjenama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, ovim putem dostavljam svoje primjedbe i prijedloge u cilju zaštite domaćih prijevoznika, radnih prava vozača i osiguravanja zakonite tržišne utakmice:</p> <p>1. Uvođenje minimalne cijene umjesto ograničavanja maksimalne</p> <p>Smatram da je uvođenje "maksimalne cijene" pogrešan pristup koji ne rješava ključni problem tržišta - damping cijena. Umjesto ograničavanja gornje granice, nužno je uvesti minimalnu ekonomsku cijenu po kilometru i satu. Trenutni model omogućuje stranim platformama da drastično spuštaju cijene ispod praga isplativosti, čime se uništavaju domaći obrtnici i tvrtke koji ne mogu konkurirati takvom agresivnom kapitalu. Minimalna cijena osigurala bi dostojanstvenu zaradu vozačima, sigurnije održavanje vozila i prestanak iskorištavanja radne snage.</p> <p>2. Nezakonito poslovanje stranih aplikacija (platformi)</p> <p>Ističem problematičan pravni status stranih digitalnih platformi koje u Republici Hrvatskoj posluju bez registrirane tvrtke za prijevoz ili agencijske djelatnosti. Prema trenutnoj praksi, ove platforme djeluju isključivo kao "posrednici", izbjegavajući sve obveze koje imaju licencirani prijevoznici.</p> <p>Prijedlog: Zakonom se mora jasno definirati da svaka platforma koja posreduje u autotaksi prijevozu mora</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p> <p>Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>imati registrirano sjedište u RH i posjedovati licenciju za autotaksi prijevoz ili agencijsku licenciju, čime bi postali izravno odgovorni pred hrvatskim zakonima i inspekcijama.</p> <p>3. Odgovornost platformi za radno-pravni status Trenutni sustav omogućuje platformama da svu odgovornost prebacuju na "partnere" (agregatore), dok sami ubiru visoke provizije bez ikakvog rizika. Potrebno je uvesti solidarnu odgovornost platformi za sve prekršaje koje počine vozači koji koriste njihovu aplikaciju, kao i za provjeru jesu li ti vozači prijavljeni sukladno Zakonu o radu.</p> <p>4. Nelojalna konkurencija i "agregatori" Sustav tzv. agregatora postao je poligon za izbjegavanje poreza i kršenje prava radnika. Velik broj vozača radi bez ugovora o radu ili na minimalnu prijavu, dok ostatak primaju "na ruke". Predlažem da se zakonski ograniči broj vozača koje jedan agregator može imati po licenci ili da se uvede stroži nadzor nad isplatama plaća putem digitalnih zapisa o radnom vremenu unutar samih aplikacija, koji moraju biti izravno povezani s Poreznom upravom.</p> <p>Zaključak: Cilj zakonskih izmjena ne smije biti samo kozmetička zaštita potrošača kroz maksimalne cijene, već korjenita reforma koja će osigurati da oni koji pružaju uslugu u Hrvatskoj budu registrirani kao prijevoznici, plaćaju pravedne poreze i ne rade ispod ekonomske cijene koštanja usluge.</p>		
113.	DRAGAN KATIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Ministre Butkoviću, dosta je više "krpanja" zakona koji iz godine u godinu sve više šteti ljudima koji od ovog posla žive.</p> <p>Ne tražimo ništa nejasno ni nerealno, nego konkretne mjere: minimalnu cijenu po kilometru kako bi se zaustavio damping i rad ispod svake isplativosti,</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>jasno ograničenje da taksi prijevoznik može raditi isključivo na području svoje županije kako bi se spriječio kaos "taksi nomada", te vraćanje ovlasti lokalnoj samoupravi da uvede red na vlastitom terenu.</p> <p>Tražimo i stvarnu odgovornost - mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi koje sustavno krše pravila, naplatu kazni bez iznimke (bez gašenja firmi i bijega od obveza), te oduzimanje ili zabranu korištenja vozila za najteže prekršaje poput vožnje bez licence.</p> <p>Također, jasno definirati da upravitelj prijevoza mora biti stvarno odgovorna osoba (vlasnik ili zaposlen na puno radno vrijeme) i ograničiti broj vozila na maksimalno 5 po paušalnom obrtu ili j.d.o.o., jer ovo nije sustav za stvaranje paradržavnih flota, nego za mikro poduzetnike.</p> <p>Dosta je pogodovanja i zakona koji vrijede samo na papiru. Uredite tržište tako da ljudi mogu pošteno raditi i živjeti od svog rada - ili jasno recite da to više nije cilj ove države.</p>		<p>obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
114.	DRAGAN KATIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>- minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja,

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, što više uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.</p> <p>- nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p> <p>- upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>- ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH.</p>		<p>između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
115.	DAMIR MARKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	Smatram da tx tablice neće baš puno pomoc,ispada da da smo zigosani. To vam nijedna auto kuća za vozila neće samo tako dozvoliti ili banka za vozila na kredit	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU			
116.	INDE ROVINJ, OBRT ZA PRIJEVOZ PUTNIKA, VL. DENIS ŠTURMAN, ROVINJSKO SELO, ULICA ŠTJEPANA ŽIŽE 52	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>- minimalna cijena po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>- poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>- vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, što više uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>- mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.</p> <p>- nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave, sukladno članku 47. stavku 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ne mogu ograničiti broj izdanih dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza na svom području, ali ima regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>- upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>- ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH.</p>		<p>obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>
117.	DAVID ĐURIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Prijedlog izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Predmet:Uređenje autotaksi tržišta, zaštita lokalnih prijevoznika i uvođenje stroge kontrole platformi.</p> <p>1. Minimalna cijena i suzbijanje dampinga Uvođenje minimalne tarife: Propisati obveznu minimalnu cijenu usluge (po kilometru i startu) kako bi se spriječilo namjerno spuštanje cijena ispod granice isplativosti (damping). Time se štite mali obrtnici od nelojalne konkurencije platformi koje svjesno rade s gubitkom kako bi istisnule konkurenciju. Maksimalna cijena:Zadržati prijedlog o gornjoj granici cijene radi zaštite potrošača od ekstremnih poskupljenja tijekom sezone.</p> <p>2. Drakonske kazne i isključenje iz prometa Isključenje do naplate:Za teže prekršaje (vožnja bez licence, bez dozvole ili bez upisane namjene vozila), vozilo se mora odmah isključiti iz prometa i zaplijeniti. Vozilo se ne vraća vlasniku sve dopotpune isplate drakonske kazne.</p> <p>Zabrana registracije:Onemogućiti povrat registarskih pločica,</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Mogućnost poduzimanja mjera privremenog isključenja vozila iz prometa uslijed utvrđenih nepravilnosti pri obavljanju autotaksi prijevoza normirana je posebnim propisima kojima se uređuju poslovi inspekcije cestovnog prometa i drugih tijela nadležnih za obavljanje poslova nadzora autotaksi prijevoza. Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>produljenje tehničkog pregleda ili bilo kakav prijenos vlasništva nad vozilom dok god postoji ijedna neplaćena kazna vezana uz to vozilo ili prijevoznika.</p> <p>3. Odgovornost digitalnih platformi (Uber, Bolt i dr.) Prethodna provjera dokumenata:Platforme su dužne provjeriti svu zakonom propisanu dokumentaciju (licenciju, izvod iz licencije, lokalnu dozvolu)prijenego što vozaču omoguće rad.</p> <p>Kažnjavanje platformi:Uvesti izravne i stroge kazne za platforme zbog opetovanih prekršaja vozača koji koriste njihovu infrastrukturu, s mogućnošću privremene zabrane rada platforme.</p> <p>4. Ukidanje zlouporaba "agregatorskog" modela Zabrana migracije vozila:Onemogućiti praksu prebacivanja stotina vozila s jedne tvrtke na drugu čim se nakupe kazne ili dugovi. Svako vozilo mora biti trajno vezano uz izvod iz licencije i digitalno praćeno na platformi. Ograničenje broja vozila:Ograničiti broj vozila na maksimalno 5 po jednom paušalnom obrtu ili j.d.o.o.-u. Odgovorna osoba:Upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta ili zaposlenik na puno radno vrijeme, a ne fiktivna osoba.</p> <p>5. Teritorijalna zaštita i lokalne ovlasti Načelo "Domicilne županije":Taksi prijevoznik može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran, čime se zaustavlja praksa "taksi nomada" koji ljeti zagušuju obalne gradove. Povratak ovlasti gradovima:Omogućiti jedinicama lokalne samouprave da same određuju i ograničavaju broj taksi vozila prema stvarnim kapacitetima svojih prometnica.</p>		<p>registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
118.	DAMJAN PETRIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Poštovani, zanima me kako netko može dobit licenciju za obavljanje taxi usluge gdje se trazi dobar ugled, a za autotaxi karticu vozaca nemoze dobiti radi loseg ugleda? I rehabilitacija tek nastupa 2028g. Licencija vrijedi do 2033g. Za dobit licenciju nesmiye bit osuden na zatvor duze od godine zatvora a za autotaxi karticu moras imat cistu kaznenu evidenciju pa zato mozda nemoze dobit katricu vozaca. Molim da se to definira da bude kao za izdavanje licencije a ne da se gleda samo cista kaznena evidencija jer ce dosta ljudi za manja laksana djela nece moci nastaviti voziti taxi	Nije prihvaćen	Odredbom članka 15. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisani su uvjeti po kojima pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti licenciju za unutarnji cestovni prijevoz, dok je dobar ugled, kao uvjet za stjecanje kartice autotaksi vozača iz članka 12.b Zakona, propisan isključivo za vozače koji obavljaju autotaksi prijevoz. Ispunjavanje uvjeta dobrog ugleda ovisi o postojanju, odnosno nepostojanju pravomoćne osude za počinjenje kaznenog djela unutar taksativno navedenih skupina kaznenih djela, neovisno o vrsti izrečene kazne, zatim o izrečenoj zaštitnoj mjeri zabrane obavljanja djelatnosti cestovnog prijevoza ili o osudi za druga kaznena djela na kaznu zatvora, neovisno o trajanju iste.
119.	DAVOR ŠPRLJAN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Komentar na Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Smatram da je predloženi tekst nedovoljan za stvarno uređenje tržišta, jer ne adresira ključne strukturne poremećaje. Ključni nedostaci predloženog nacrtu: Izostanak zaštite od dampinških cijena: Fokus na "maksimalnu cijenu" štiti korisnike, ali ne štiti domaće prijevoznike od neloyalne konkurencije i rušenja realne cijene rada. Dominacija platformi: Trenutni model omogućuje platformama/agregatorima potpunu kontrolu nad novčanim tokovima i uvjetima rada, čime se vozači dovode u položaj ovisnosti, a platforme preuzimaju ulogu regulatora tržišta umjesto da budu samo posrednici. Administrativni teret: Prijedlozi se fokusiraju na tehničke detalje (poput registracija) umjesto na učinkovit nadzor i provedbu zakona. Prijedlozi za izmjene:	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>1. Definiranje uloge digitalnih platformi kroz dva modela: Kako bi se spriječila zlouporaba, potrebno je propisati dva jasna modela poslovanja: Model A (Aplikacija kao posrednik): Aplikacija je isključivo alat za narudžbu. Vozač samostalno koristi taksimetar, izdaje i fiskalizira račun. Platforma nema uvid u novčani tijek niti upravlja naplatom. Model B (Platforma kao upravitelj): Ako platforma upravlja naplatom, zakonom se mora definirati minimalna cijena po kilometru/satu koja ostaje prijevozniku (prije provizije platforme). Tek iznad tog iznosa platforma može obračunavati svoju naknadu.</p> <p>2. Lokalna autonomija: Potrebno je omogućiti jedinicama lokalne i regionalne samouprave (JLS/JRS) propisivanje minimalne i maksimalne cijene. Tržišni uvjeti u ruralnim sredinama nisu usporedivi, stoga jedinstvena pravila nisu primjenjiva.</p> <p>3. Digitalni trag i nadzor: Nužno je zakonski obvezati platforme na čuvanje digitalnog traga svake vožnje (podaci o prijevozniku, vozaču, ruti, cijeni, proviziji i stvarnoj zaradi vozača). Bez ovoga, učinkovit inspekcijski nadzor nad "agregatorima" je nemoguć. Zaključak: Bez uvođenja minimalne cijene, jasnog razdvajanja uloge platformi i obvezne digitalne transparentnosti, ovaj Zakon neće urediti tržište već će samo produbiti postojeće probleme nelojalne konkurencije i degradacije taksi djelatnosti. Pozivam na dopunu prijedloga u smjeru zaštite održivosti poslovanja zakonitih prijevoznika.</p>		
120.	NIKŠA PERIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA	Predložene izmjene zakona o autotaksi prijevozu ne rješavaju ključni problem na tržištu, a to je nelojalna konkurencija kroz damping	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>cijena kod prijevoza putem digitalnih platformi (npr. Uber, Bolt).</p> <p>Trenutno stanje karakterizira poslovanje po cijenama koje često ne pokrivaju realne troškove (gorivo, održavanje, rad, davanja), što dugoročno dovodi do destabilizacije tržišta, pada kvalitete usluge, smanjenja sigurnosti putnika i gašenja malih taksi obrta.</p> <p>Smatram da je nužno u zakon uvesti minimalne cijene za sve oblike prijevoza na zahtjev, uključujući i platforme, kako bi se spriječio dumping i osigurali jednaki uvjeti poslovanja za sve sudionike na tržištu.</p> <p>Važno je naglasiti da je ovakav model već izglasan i usvojen u München, gdje su definirane minimalne cijene za prijevoz putem aplikacija: osnovna cijena 5,13 €, cijena po kilometru od 0 do 7 km iznosi 2,43 €, a za udaljenosti iznad 7 km 2,25 €. Ove mjere stupaju na snagu 1. srpnja 2026. godine, s ciljem sprječavanja dumpinga i izjednačavanja uvjeta s taksi prijevoznicima.</p> <p>Uvođenjem minimalnih cijena postiže se ujednačavanje tržišnih uvjeta, sprječava se umjetno rušenje cijena, štite se korisnici kroz stabilniju i sigurniju uslugu te se omogućuje održivo poslovanje vozača i poduzetnika.</p> <p>Minimalne cijene trebaju biti definirane na razini koja pokriva stvarne troškove poslovanja u Hrvatskoj, uz mogućnost lokalne prilagodbe.</p> <p>Bez ovakve mjere, tržište će i dalje ići u smjeru nekontroliranog snižavanja cijena, što dugoročno šteti i vozačima i korisnicima.</p> <p>Stoga predlažem da se u zakon izričito uvede obveza minimalnih cijena za sve pružatelje usluga prijevoza na zahtjev.</p>		
121.	LUCIA PETRINA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	Podržavam namjeru zakonodavca da se uvede više reda u autotaksi	Djelomično prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>prijevoz, posebno kroz kartice autotaksi vozača, evidenciju vozila, posebne registarske oznake za autotaksi vozila, javnu objavu dozvola i obvezu prikaza cijene i rute kod vožnji putem elektroničkih aplikacija.</p> <p>Međutim, smatram da ovakav prijedlog Zakona, u sadašnjem obliku, ne donosi stvarni i dovoljan pomak u uređenju autotaksi tržišta. Prijedlog djelomično uređuje posljedice problema, ali ne rješava uzrok problema. Ključni problemi autotaksi djelatnosti u Republici Hrvatskoj i dalje ostaju nedovoljno uređeni: damping cijene, odgovornost platformi i agregatora, kontrola naplate, provizije stranih platformi, stvarni iznos koji ostaje vozaču, fiskalizacija, nadzor nad aplikacijama i zaštita legalnih domaćih prijevoznika.</p> <p>Najveći nedostatak prijedloga je što se odgovornost i dalje primarno stavlja na vozača i prijevoznika, dok elektroničke aplikacije, agregatori i strane platforme koje u stvarnosti upravljaju velikim dijelom tržišta ostaju nedovoljno obuhvaćeni. Ako platforma zaprima narudžbu, prikazuje cijenu, određuje ili bitno utječe na cijenu, dodjeljuje vožnju, naplaćuje proviziju, upravlja odnosom prema vozaču i ostvaruje prihod od svake vožnje, tada ne može biti tretirana samo kao neutralni tehnički posrednik. Zakon mora jasno propisati da elektroničke aplikacije i platforme snose odgovornost za zakonitost vožnji koje omogućuju. Platforma ne smije dodijeliti vožnju vozaču bez valjane kartice, vozilu bez valjane dozvole, vozilu bez propisanih autotaksi registarskih oznaka ili prijevozniku koji nema pravo raditi na području na kojem se vožnja započinje. Ako platforma to ipak omogućí, mora snositi prekršajnu odgovornost. Također, prijedlog Zakona ne rješava pitanje</p>		<p>prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>dampinških cijena. U tekstu se više puta spominje maksimalna cijena, što je važno za zaštitu putnika, ali se ne uređuje minimalna cijena koja mora ostati prijevozniku odnosno vozaču. Time se putnika štiti od previsoke cijene, ali se zakonite domaće prijevoznike ne štiti od umjetno sniženih cijena, agresivnih promocija, stranih platformi i modela u kojem vozač radi ispod realnog troška poslovanja. Minimalna cijena mora biti zakonski prepoznata kao zaštitni mehanizam za prijevoznika i vozača. Ona mora predstavljati iznos koji ostaje prijevozniku za stvarno obavljenju uslugu prijevoza. Tek iznad tog iznosa platforma može obračunavati svoju proviziju, naknadu i pripadajuće porezne obveze. Provizija platforme ne smije se skrivati unutar cijene na način da prijevoznik na kraju primi manje od realne i minimalno održive cijene rada.</p> <p>Posebno naglašavam da cjenik autotaksi prijevoza mora samostalno utvrđivati prijevoznik, a ne platforma. Ako zakon propisuje da cjenik utvrđuje prijevoznik, tada se to mora jednako primjenjivati i na vožnje putem elektroničkih aplikacija. Platforma ne smije jednostrano određivati cijenu, snižavati cijenu, nametati algoritamski cjenik, uvjetovati rad prihvaćanjem platformskih cijena niti nuditi popuste na teret prijevoznika.</p> <p>Ako platforma želi dati popust putniku, taj popust mora platiti sama platforma iz vlastitih sredstava, bez umanjenja iznosa koji pripada prijevozniku. Neprihvatljivo je da se promocije i tržišno širenje velikih platformi financiraju preko leđa vozača, domaćih obrtnika i malih prijevoznika.</p> <p>Zakon također mora jasnije urediti pitanje naplate. Treba razmotriti model u kojem elektronička aplikacija služi samo kao alat za narudžbu vožnje,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>dok naplatu i fiskalizaciju obavlja sam prijevoznik kroz vlastitu blagajnu ili taksimeter. Na taj način platforma ne kontrolira novac, ne stvara financijsku ovisnost vozača i ne preuzima stvarnu kontrolu nad tržištem. Ako se ipak dopušta da platforma sudjeluje u naplati, tada mora biti jasno propisana njezina odgovornost za naplatu, proviziju, fiskalizaciju, porezne obveze i digitalni trag vožnje.</p> <p>Pozitivno je uvođenje posebnih registarskih oznaka za autotaksi vozila, ali ta mjera mora biti obvezna za sva vozila koja obavljaju autotaksi prijevoz, bez iznimke. To mora vrijediti za obrtnike, trgovačka društva, domaće prijevoznike, agregatore i vozila koja rade putem stranih platformi. Ako vozilo obavlja autotaksi djelatnost, mora imati propisane autotaksi registarske oznake i mora biti javno provjerljivo.</p> <p>Također, svako vozilo mora imati vlastitu dozvolu. Dozvola ne smije biti opća, prenosiva ili formalna. Ako subjekt ima 700 vozila, mora imati 700 dozvola, za svako vozilo posebno. Dozvola mora biti vezana uz konkretno vozilo, konkretnog prijevoznika i konkretno područje rada. U vozilu mora biti originalna dozvola ili službeno izdani dokument za to vozilo, a ne obična kopija ili dokument koji se može premještati iz auta u auto.</p> <p>Smatram pozitivnim da se uvodi jača evidencija vozača i vozila, ali registri i baze podataka moraju biti živi alati nadzora, a ne samo administrativne evidencije. Podaci o vozaču, vozilu, kartici vozača, kartici vozila, dozvoli, licenciji, registarskoj oznaci, prijevozniku i platformi moraju biti povezani i dostupni nadležnim tijelima. Bez takve povezanosti nadzor će i dalje biti spor, nepotpun i neučinkovit.</p> <p>Posebno je važno da jedinice lokalne samouprave</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>javno objavljuju izdane dozvole i vozila na način koji je stvarno pretraživ, ažuran i koristan. Nije dovoljno objaviti neuredan PDF koji nitko ne može provjeriti. Podaci moraju biti pretraživi po registarskoj oznaci, prijevozniku, OIB-u, području važenja, statusu dozvole i datumu važenja.</p> <p>Kod kartice autotaksi vozača podržavam provjeru uvjeta, ali smatram da kartica mora biti povezana s konkretnim prijevoznikom, obrtom ili pravnom osobom za koju vozač radi. U slučaju promjene prijevoznika ili obrta, mora se ažurirati kartica ili izdati nova. Na taj način se zna tko je odgovoran za vozača, vozilo, dozvolu, osiguranje i zakonitost rada.</p> <p>Također smatram da za vozače koji vozačku dozvolu nisu stekli u Republici Hrvatskoj treba propisati dodatnu provjeru poznavanja prometnih pravila Republike Hrvatske, osnovne komunikacije na hrvatskom jeziku i poznavanja grada ili područja u kojem rade. To nije pitanje diskriminacije, nego pitanje sigurnosti putnika, snalaženja u lokalnom prometu, komunikacije s putnicima i nadležnim službama te kvalitete javne usluge.</p> <p>Posebno je važno da se minimalne i maksimalne cijene mogu uređivati prema lokalnim uvjetima. Nije isto obavljati autotaksi prijevoz u Dubrovniku, Splitu, Zagrebu, manjim gradovima ili ruralnim područjima. Troškovi rada, prometni režimi, sezonalnost, zagušenja, turistički pritisak i uvjeti poslovanja nisu isti. Zbog toga jedinice lokalne ili regionalne samouprave moraju imati mogućnost određivanja realnih okvira cijena za svoje područje.</p> <p>Ovaj prijedlog Zakona ima određene pozitivne elemente, ali u sadašnjem obliku ne rješava ključni problem: neravnopravan položaj domaćih prijevoznika u odnosu na velike strane platforme i</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>agregatore. Ako se ne propiše jasna odgovornost platformi, ako se ne zabrani damping, ako se ne zaštiti minimalna cijena prijevoznika, ako se ne uredi naplata i fiskalizacija, i ako se platformama dopusti da i dalje upravljaju cijenom, narudžbom, prihodima i provizijama bez stvarne odgovornosti, tada se stanje na tržištu neće bitno promijeniti.</p> <p>Zakon mora jasno reći tko smije raditi, kojim vozilom, s kojom dozvolom, po kojoj cijeni, tko naplaćuje, tko fiskalizira, tko odgovara i tko nadzire. Bez toga se samo dodaje nova administracija vozačima i domaćim prijevoznicima, dok stvarni problemi ostaju netaknuti.</p> <p>Zaključno, smatram da prijedlog Zakona u sadašnjem obliku ne donosi dovoljan pomak u uređenju autotaksi tržišta. Potrebno ga je doraditi na način da jasno obuhvati elektroničke platforme i agregatore, uvede stvarnu odgovornost za nezakonite vožnje, zaštiti minimalnu cijenu prijevoznika, uredi provizije i naplatu, uvede obvezne TX registarske oznake za sva autotaksi vozila, osigura originalne dozvole po svakom vozilu, poveže sve registre i omogući učinkovit nadzor.</p> <p>Ako se ove stvari ne uredi jasno i bez rupa, zakon neće riješiti problem. Samo će legalni domaći prijevoznici dobiti još više obveza, dok će platforme koje stvarno kontroliraju tržište nastaviti raditi po istom modelu. To nije stvarna reforma autotaksi prijevoza, nego djelomična kozmetička izmjena koja ne donosi potrebnu zaštitu putnicima, vozačima, prijevoznicima ni tržištu Republike Hrvatske.</p>		
122.	ZORAN ZEN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Svaka izmjena zakona koja ne uključuje jasnu odgovornost digitalnih platformi da ga provode u praksi ostaje prazna forma. Takav pristup ne rješava problem, nego ga prebacuje na teret policije, inspekcija i državnog proračuna.	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Platforme koje posreduju u prijevozu moraju imati zakonsku obvezu stvarne kontrole svojih partnera. To znači kontinuiranu provjeru vozača i vozila – od dozvola i registracija do svih ostalih propisanih uvjeta. Bez toga, sustav se svodi na formalnost bez stvarnog učinka. U slučaju nepridržavanja, odgovornost mora biti konkretna i sankcije izravne. Potrebno je ojačati ulogu inspekcijskih službi tako da mogu nadzirati poslovanje samih platformi, a ne samo pojedinaca na terenu. U protivnom dobivamo selektivnu provedbu zakona gdje se sankcioniraju pojedinci, dok struktura koja upravlja sustavom ostaje nedodirljiva.</p> <p>Uređenje tržišta ne može se prepustiti potpunoj stihiji. Postavljanje okvira kroz minimalne i maksimalne cijene nužno je kako bi se spriječilo rušenje standarda, pad kvalitete usluge i dugoročna nesigurnost za korisnike i vozače. Konkurencija ima smisla samo ako postoji unutar jasno definiranih pravila.</p> <p>Dodatno, treba otvoreno regulirati i način na koji platforme upravljaju radom vozača putem algoritama. Ako već imaju utjecaj na cijene, raspodjelu vožnji i radne uvjete, onda moraju snositi i odgovornost za posljedice takvog modela, uključujući sigurnost u prometu i uvjete rada.</p> <p>Uloga države je postaviti jasna i provediva pravila. Tržište može funkcionirati jedino unutar tih granica. Sve izvan toga vodi u nered u kojem zakon nije jednak za sve.</p>		<p>obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p>
123.	DUJE GRBEŠA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Predložene izmjene zakona o autotaksi prijevozu ne rješavaju ključni problem na tržištu, a to je nelojalna konkurencija kroz damping cijena kod prijevoza putem digitalnih platformi (npr. Uber, Bolt).</p> <p>Trenutno stanje karakterizira poslovanje po cijenama koje često ne pokrivaju realne troškove (gorivo, održavanje, rad,</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>davanja), što dugoročno dovodi do destabilizacije tržišta, pada kvalitete usluge, smanjenja sigurnosti putnika i gašenja malih taksi obrta.</p> <p>Smatram da je nužno u zakon uvesti minimalne cijene za sve oblike prijevoza na zahtjev, uključujući i platforme, kako bi se spriječio damping i osigurali jednaki uvjeti poslovanja za sve sudionike na tržištu.</p> <p>Važno je naglasiti da je ovakav model već izglasan i usvojen u München, gdje su definirane minimalne cijene za prijevoz putem aplikacija: osnovna cijena 5,13 €, cijena po kilometru od 0 do 7 km iznosi 2,43 €, a za udaljenosti iznad 7 km 2,25 €. Ove mjere stupaju na snagu 1. srpnja 2026. godine, s ciljem sprječavanja dampinga i izjednačavanja uvjeta s taksi prijevoznicima.</p> <p>Uvođenjem minimalnih cijena postiže se ujednačavanje tržišnih uvjeta, sprječava se umjetno rušenje cijena, štite se korisnici kroz stabilniju i sigurniju uslugu te se omogućuje održivo poslovanje vozača i poduzetnika.</p> <p>Minimalne cijene trebaju biti definirane na razini koja pokriva stvarne troškove poslovanja u Hrvatskoj, uz mogućnost lokalne prilagodbe.</p> <p>Bez ovakve mjere, tržište će i dalje ići u smjeru nekontroliranog snižavanja cijena, što dugoročno šteti i vozačima i korisnicima.</p> <p>Stoga predlažem da se u zakon izričito uvede obveza minimalnih cijena za sve pružatelje usluga prijevoza na zahtjev.</p>		
124.	SANDRO ERCEG	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Ako se mijenja zakon, a pritom se ne propiše jasna odgovornost digitalnih platformi da ga poštuju, onda takav zakon nema stvarnu vrijednost. To nije reforma, nego prebacivanje tereta na policiju, inspektore i proračun Republike Hrvatske.	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica,

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>U zakon je nužno unijeti izričitu obvezu da platforme koje posreduju u prijevozu moraju provjeravati sve svoje partnere vozače i vozila. To uključuje valjane dozvole, registracije i sve zakonom propisane uvjete. Ako to ne čine, moraju snositi izravne sankcije.</p> <p>Inspekcijskim službama treba dati jasne ovlasti da kontroliraju poslovanje platformi, a ne samo pojedinačnih vozača. Bez toga, sustav ostaje neučinkovit i selektivan.</p> <p>Također, tržište treba urediti kroz definiranje minimalnih i maksimalnih cijena za uslugu prijevoza. Konkurencija treba postojati, ali unutar okvira koji štiti i vozače i korisnike. Potpuno deregulirano tržište vodi do rušenja cijena, pada kvalitete usluge i dugoročno ugrožava sigurnost javnog prijevoza.</p> <p>Država mora postaviti jasna pravila igre a tržište neka se natječe unutar tih granica, ne izvan njih</p>		<p>mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p>
125.	JOSIP KUSTURA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Naslov: Minimalna cijena, odgovornost platformi i suzbijanje zlouporaba kroz agregatorski model</p> <p>Komentar: Kao inženjer cestovnog prometa, smatram da je nužno uvesti minimalnu ekonomski opravdanu cijenu autotaksi usluge, temeljenu na stručnoj analizi stvarnih troškova poslovanja. Takvu cijenu treba utvrditi ovlaštenu sudski vještak ili stručnjak iz područja cestovnog prometa, uzimajući u obzir sve relevantne parametre (nabavna vrijednost vozila, amortizacija, gorivo, održavanje, rad vozača, porezi i doprinosi).</p> <p>Prema osnovnim prometno-tehničkim izračunima, minimalna cijena usluge ne može biti ispod razine koja pokriva operativne troškove – okvirno izraženo, to znači da bi minimalna cijena po kilometru trebala odgovarati vrijednosti približno jedne litre goriva ili više, dok bi početna cijena vožnje trebala pokrivati trošak od najmanje dvije</p>	Nije prihvaćen	<p>Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>litre goriva. U današnjim uvjetima to okvirno znači raspon od oko 1,7 do 2 EUR po kilometru te početnu cijenu od 3 do 4 EUR, ovisno o kategoriji vozila i tržišnim uvjetima.</p> <p>Uvođenje maksimalne cijene bez istodobnog definiranja minimalne cijene otvara prostor za damping, narušava tržišno natjecanje i dugoročno čini djelatnost neodrživom za zakonite prijevoznike.</p> <p>Nadalje, predloženi Nacrt izmjena i dopuna Zakona ne rješava ključni problem tržišta autotaksi prijevoza - stvarnu ulogu digitalnih platformi koje faktično organiziraju i upravljaju prijevozom, ali su formalno prikazane kao posrednici ili čak kao pružatelji marketinških usluga.</p> <p>U praksi, platforme poput Uber i Bolt određuju ključne elemente usluge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - formiraju i kontroliraju cijenu vožnje,- određuju dodjelu vožnji i pristup tržištu,- definiraju uvjete rada vozača (npr. postotak prihvaćanja vožnji),- upravljaju naplatom i raspoložu sredstvima. <p>Takav model jasno pokazuje da se ne radi o neutralnim posrednicima niti o "marketinškim agencijama", već o subjektima koji faktično obavljaju djelatnost organizacije prijevoza, odnosno djeluju kao prijevoznici.</p> <p>Ovakvo tumačenje potvrđeno je i u praksi Sud Europske unije (predmet C-434/15 - Uber), gdje je utvrđeno da platforma koja ima odlučujući utjecaj na uvjete pružanja usluge čini sastavni dio prijevozne djelatnosti.</p> <p>Dodatni ozbiljan problem na tržištu predstavlja način funkcioniranja pojedinih agregatora. U praksi su vidljivi obrasci učestalog osnivanja novih pravnih subjekata i prebacivanja velikog broja vozača (često u rasponu od nekoliko stotina) s jednog društva na drugo u kratkim vremenskim razdobljima. Takvi modeli poslovanja povezani su s</p>		<p>osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>izbjegavanjem poreznih obveza (uključujući PDV), neplaćanjem doprinosa te zaobilaženjem drugih zakonskih obveza (npr. licence po broju vozila).</p> <p>Istovremeno, postoje indicije da se radni odnos vozača formalno prijavljuje na minimalni opseg (npr. sat ili dva dnevno), dok stvarno obavljaju znatno veći opseg rada, što dodatno narušava zakonitost i tržišne uvjete.</p> <p>Posljedica ovakvog sustava je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - otežana provedba nadzora i sankcioniranja nepravilnosti,- stvaranje značajnih poreznih dugova koji ostaju nenaplaćeni,- nelojalna konkurencija zakonitim prijevoznicima. <p>Posebno je problematično što predloženi Nacrt ne definira jasno tko je nadležan za nadzor nad radom digitalnih platformi i povezanih poslovnih modela. U praksi nije jasno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koja institucija provodi kontinuirani nadzor nad platformama,- tko kontrolira zakonitost poslovnog modela i financijskih tokova,- tko ima ovlasti za učinkovito sankcioniranje nepravilnosti. <p>Stoga je nužno propisati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da se digitalne platforme koje određuju cijenu i uvjete usluge smatraju prijevoznicima ili najmanje cestovnim posrednicima s punom odgovornošću,- obvezu osnivanja pravnog subjekta u Republici Hrvatskoj,- obvezu ishoda dozvole nadležnog ministarstva,- jasnu poreznu obvezu (uključujući PDV) u Republici Hrvatskoj,- izričito definiranje nadležnosti tijela za nadzor (Porezna uprava, Državni inspektorat i inspekcija cestovnog prometa) te koordinaciju njihovog djelovanja,- mehanizme koji će spriječiti zlouporabe kroz učestalo osnivanje novih društava i prebacivanje vozača. <p>Bez jasnog definiranja minimalne cijene, pravnog statusa platformi, njihove odgovornosti te učinkovitog nadzora nad agregatorskim</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>modelima poslovanja, predložene izmjene neće dovesti do stvarnog uređenja tržišta niti osigurati jednake uvjete poslovanja za sve sudionike. Pozivam predlagatelja zakona da u daljnjem zakonodavnom postupku jasno i nedvosmisleno uredi navedena pitanja, kako bi se konačno uspostavio transparentan, zakonit i održiv sustav autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj.</p>		
126.	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Opći komentar uz članak 20. stavke 1. i 2. trenutnog Zakona, koji se mijenjaju i glase:</p> <p>(1)Prijevoznik mora biti stručno osposobljen ili imati zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza.</p> <p>(2)Upravitelj prijevoza mora stvarno i kontinuirano upravljati prijevoznom djelatnošću poduzeća, biti povezan s poduzećem te imati boravište u Zajednici sukladno odredbama Uredbe (EZ) 1071/2009.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Odredbe u postojećoj verziji Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisivale su mogućnost da stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz bude zadovoljena sklapanjem ugovora o obavljanju poslova upravitelja prijevoza s fizičkom osobom koja je stručno osposobljena za upravitelja prijevoza, odnosno s pravnom osobom koja ima zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza. Osim toga, iznimka u Zakona za stvarnim i kontinuiranim upravljanjem prijevoznom djelatnošću poduzeća bila je propisana isključivo za autotaksi prijevoz.</p> <p>Smisao Uredbe EZ 1071/2009 je da se stručna osposobljenost osobe ili osoba dokazuje isključivo obveznim pisanim ispitom koji se, ako država članica tako odluči, može dopuniti usmenim ispitom. Iz toga razloga, smatramo kako je neophodno izmijeniti zakonsku regulativu te</p>	Nije prihvaćen	Uredba (EU) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. uređuje pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza, odnosno uvjete za izdavanje licencija za prijevoz tereta i putnika autobusima, međutim uvjeti obavljanja autotaksi prijevoza putnika, kao djelatnost javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu, propisani su Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu, te se Uredba ne primjenjuje na izdavanje licencija za autotaksi prijevoz putnika.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>propisati kako za ispunjenje uvjeta stručne osposobljenosti fizička ili pravna osoba mora imati položen ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza ili zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza, bez mogućnosti sklapanja ugovora za obavljanje poslova upravitelja prijevoza.</p> <p>Ključna ideja Uredbe je da upravitelj prijevoza mora biti stvarno i trajno povezan s poduzećem i imati dokazanu stručnu osposobljenost, a ne samo "formalno" imenovan ugovorom. Na ovaj način dolazi do stvarne odgovornosti i nadzora te profesionalizacije djelatnosti.</p>		
127.	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	<p>Članak 14. stavak 8. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu koji glasi: "iznimno od odredbe 5. ovog članka, autotaksi prijevoznika vodi evidenciju vozila kojima obavlja javni cestovni prijevoz." predlažemo brisati.</p> <p>Obrazloženje: U predloženim izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu stoji kako se dozvola izdaje za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz. Iz toga razloga, ne postoji potreba da evidenciju vozila samostalno vodi autotaksi prijevoznik, već se s predloženim povratkom izvoda iz licence za vozilo kao obaveznog dokumenta u vozilu (umjesto preslike dozvole) prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, uz odredbu jedno vozilo-jedna dozvola uvodi red u djelatnost i daje direktan mehanizam mogućnosti provjere da je dozvola izdana za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz.</p>	Nije prihvaćen	Dužnost ažurnog vođenja evidencije vozila u koju su upisana sva vozila kojima prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz osigurava učinkovitost nadzora i provedbu važećih propisa.
128.	IVAN BARIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O	KOMENTAR NA NACRT PRIJEDLOGA IZMJENA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU (ČLANAK 1.) - POSLJEDNJA	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>OPOMENA PRED GOSPODARSKIM SLOMOM"</p> <p>Ovaj dokument nije prijedlog, već nacionalni proglas protiv institucionalnog ubojstva hrvatskog obrtništva.</p> <p>Članak 1. u predloženom obliku predstavlja akt gospodarske veleizdaje kojim se hrvatski suverenitet nad cestama i radom predaje u ruke nevidljivih stranih centara moći skrivenih iza algoritama.</p> <p>Zahtijevamo momentalno ugrađivanje Stupova nacionalne obrane u Članak 4.:</p> <p>1.Likvidacija agregatorskog posredništva (Zakon krvi i tla):U točki 7. zahtijevamo apsolutnu odredbu: Prijevoznik je samo onaj tko posjeduje sredstvo rada i izravnu licenciju. Svaki posrednik (agregator) koji ubire 'harač' bez vlasništva nad vozilom mora biti zakonski izbrisan. Ne dopuštamo da se na znoju hrvatskog čovjeka gradi profit koji odlazi u porezne oaze. Država koja dozvoljava parazitizam aplikacija izravno potkopava vlastiti mirovinski sustav.</p> <p>2.Fiskalna utvrda i zabrana digitalnog ropstva:Definicija iz točke 1. mora sadržavati fiksni minimalni prag isplativosti. Svaki kilometar vožnje mora imati zakonski propisanu minimalnu cijenu koja osigurava dostojanstvo, a ne puko preživljavanje. Ako država ne propiše minimalnu cijenu, ona svjesno uvodi digitalnu tlaku i kmetstvo 21. stoljeća. Svako pozivanje na 'slobodno tržište' u kojem jači uništava slabijeg je cinizam koji nećemo tolerirati.</p> <p>3.Totalna odgovornost platformi (Bez uzmaka): Zahtijevamo da aplikacije i njihovi vlasnici odgovaraju svojom ukupnom imovinom i kaznenom odgovornošću uprave za svaki porezni dug, svaku štetu i svaki prekršaj nastao putem njihovog sustava. Ako hrvatski obrtnik odgovara svom svojom imovinom,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>strani kapital mora odgovarati dvostruko.</p> <p>NARODNI IMPERATIV I KRAJ DIJALOGA:</p> <p>Ovo je trenutak istine za Vladu i Ministarstvo. Svaki birokratski odgovor koji pokuša relativizirati ove zahtjeve smatrat ćemo objavom rata malom poduzetniku. Nećemo dopustiti da se hrvatske ceste pretvore u kolonijalne posjede stranih korporacija dok naši ljudi postaju najamna snaga bez prava i glasa.</p> <p>Vi niste tu da usklađujete zakone s interesima kapitala, nego da štitite integritet hrvatskog radnika. Ako ovaj Zakon prođe bez gore navedenih izmjena, vi preuzimate odgovornost za egzodus tisuća obitelji i nestanak struke koja je generacijama hranila ovaj narod.</p> <p>Naš odgovor na vaše ignoriranje bit će potpuna građanska i gospodarska neposlušnost. Mi nismo brojke u vašem sustavu, mi smo država."</p>		
129.	HRVATSKA GOSPODA RSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Članice HGK koje se bave autotaksi prijevozom ističu sljedeće:</p> <p>"Smatramo da predložena izmjena definicije autotaksi prijevoza predstavlja ograničenje postojećih operativnih modela te narušava tehnološku neutralnost i ravnopravan tržišni položaj sudionika.</p> <p>Važeći zakon već omogućava model u kojem se autotaksi prijevoz obavlja putem elektroničke aplikacije koja ima funkciju obračuna cijene (digitalni taksimetar), uz isticanje maksimalne cijene na vozilu (naljepnica). Taj hibridni model u praksi osigurava transparentnost, zaštitu korisnika i fleksibilnost poslovanja te se primjenjuje od 2018.</p> <p>Predloženim rješenjem, kojim se neposredno naručivanje bez taksimetra sužava, a aplikacijski model uvjetuje prethodnim prikazom cijene i rute na uređaju korisnika, de facto</p>	Prihvaćen	Prihvaćen.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>se isključuje postojeći zakoniti model. Time se: ograničava naručivanje telefonom i neposredno, dovodi u nepovoljan položaj dio prijevoznika (dispečerski i hibridni modeli), pogoduje zatvorenim aplikacijskim sustavima.</p> <p>Takvo rješenje nije tehnološki neutralno te odstupa od načela jednakog tržišnog tretmana i razmjernosti.</p> <p>Uzimajući u obzir da u RH ima više od 1,7 milijuna umirovljenika, ograničavanje tradicionalnih načina naručivanja izravno smanjuje dostupnost usluge.</p> <p>Stoga predlažemo da se izrijekom omogući: naručivanje putem telefona, aplikacije ili neposredno, korištenje aplikacije kao digitalnog taksimetra, isticanje maksimalne cijene na vozilu kao valjan oblik informiranja."</p> <p>Nadalje, predlaže se uvođenje definicije "organizatora prijevoza (posrednika)" kao pravne ili fizičke osobe koja putem digitalne platforme ili aplikacije posreduje u naručivanju ili organizaciji autotaksi prijevoza između korisnika i prijevoznika. Organizator mora biti registriran u RH, primjenjivati propise o transparentnosti i zaštitu potrošača te solidarno odgovarati za cijenu, uvjete i izvršenje usluge. Ovo je u skladu s načelima EU (Digital Services Act i Digital Markets Act) o odgovornosti digitalnih posrednika i sprječavanju tržišnih distorzija.</p> <p>Nadalje, ističu kako predložena definicija autotaksi prijevoza ograničava iskrcaj putnika na jedno odredište, dok se za automatizirani cestovni prijevoz dopušta iskrcaj na više lokacija.</p> <p>Takvo razlikovanje nije objektivno opravdano te narušava načelo tehnološke neutralnosti, jednak tretman usporedivih usluga i tržišno natjecanje. Obje usluge</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			predstavljaju prijevoz putnika na zahtjev, pa tehnološka razlika ne može biti temelj različitog regulatornog tretmana. Stoga se predlaže usklađivanje definicija ili uklanjanje ograničenja na jedno odredište. Zaključno, članice HGK smatraju kako predložene izmjene narušavaju tehnološku neutralnost i ravnopravnost tržišta. Potrebno je očuvati postojeće funkcionalne modele, jasno urediti ulogu platformi te osigurati jednaka pravila za sve oblike prijevoza putnika.		
130.	NIKŠA PASQUALIC CHIO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	Zbog čega je najviše zatvorenih firmi u taxi prijevozu u republici Hrvatskoj. Država hitno treba zaštititi domaće prijevoznike uvođenjem MINIMALNE cijene. Dosta je nelojalne konkurencije. dampinga i pritiska aplikacija koji ruše cijenu. Aplikacije koje se tako energično boje pripisane minimalne cijene "brigom2 za korisnike i dalje će imat alate npr. smanjit svoju proviziju na 10% a Država smanjenje PDV-a na 13% kao sto je već to i napravila u mnogim drugim granama turizma.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
131.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	Predložena izmjena članka 1. predstavlja propuštenu zakonodavnu intervenciju u jednom od ključnih strukturnih problema tržišta autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj - potpunom izostavljanju digitalnih platformi iz definicije prijevoznika, unatoč njihovoj očitij i dokazivoj ulozi stvarnih organizatora i upravitelja prijevozne usluge. Takav pristup nije samo normativno pogrešan, već je u izravnoj suprotnosti s obvezujućom sudskom praksom Suda Europske unije. U predmetima C-434/15 (Asociación Profesional Elite Taxi protiv Uber Systems Spain) i C-320/16 (Uber France), Sud EU nedvosmisleno je utvrdio da usluge koje pružaju	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>platforme poput Ubera i Bolta nisu usluge informacijskog društva, nego usluge u području prijevoza. Time je jasno definirano da se takve platforme ne mogu pravno tretirati kao neutralni posrednici.</p> <p>Dodatno, i nacionalno regulatorno tijelo (HAKOM) potvrdilo je isti pravni stav, naglašavajući da je riječ o uslugama inherentno povezanim s prijevozom. Ignoriranje tog pravnog standarda u nacionalnom zakonodavstvu predstavlja svjesno odstupanje od prava Europske unije.</p> <p>U stvarnosti, digitalne platforme:- određuju ili presudno utječu na cijenu usluge- upravljaju pristupom tržištu i vozačima- algoritamski dodjeljuju vožnje- kontroliraju uvjete pružanja usluge- naplaćuju uslugu i izdaju račune</p> <p>Takav stupanj kontrole predstavlja potpunu organizaciju prijevozne djelatnosti. Pravno je neodrživo tvrditi da subjekt koji upravlja svim bitnim elementima usluge nije pružatelj te usluge.</p> <p>Unatoč tome, platforme u Republici Hrvatskoj djeluju bez:- licence za obavljanje prijevoza- stvarnog poslovnog nastana- učinkovitog regulatornog i poreznog nadzora</p> <p>Time je stvoren sustav u kojem se zakon primjenjuje selektivno - na vozače, ali ne i na subjekte koji stvarno upravljaju tržištem.</p> <p>Posljedice takvog normativnog propusta su ozbiljne i dugoročne:- razvoj modela agregatora kao alata za izbjegavanje</p>		<p>nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne razlikuje vrste autotaksi prijevoza ovisno o tome obavlja li se putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, već svi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz moraju ispunjavati jednako propisane uvjete i to, od načina obavljanja te vrste prijevoza sukladno zakonskoj definiciji, preko posjedovanja valjane licence i dozvole pa do ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Stoga, Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>odgovornosti- lančani stečajevi i kontinuirano osnivanje novih društava- izbjegavanje poreznih i radnopravnih obveza- odljev značajnog dijela prihoda izvan Republike Hrvatske- trajno narušavanje tržišnog natjecanja</p> <p>Ne radi se o izoliranim pojavama, već o sustavnom obrascu koji je izravna posljedica zakonodavne praznine.</p> <p>Dodatno, kontinuirano obavljanje gospodarske djelatnosti na teritoriju Republike Hrvatske, uz ostvarivanje prihoda i odlučujući utjecaj na tržište, prema članku 49. UFEU-a i sudskoj praksi Suda EU (Gebhard, Factortame, Cadbury Schweppes), nedvojbeno predstavlja poslovni nastan. Izostanak obveze takvog nastana u ovom kontekstu omogućuje zaobilaženje cjelokupnog nacionalnog pravnog poretka.</p> <p>Uz navedeno, ovakav normativni model otvara i pitanje usklađenosti s Ustavom Republike Hrvatske. Selektivna primjena zakona, pri kojoj su klasični prijevoznici podložni punom režimu licenciranja, nadzora i poreznih obveza, dok platforme koje faktično obavljaju istu djelatnost ostaju izvan tog režima, dovodi do povrede načela jednakosti pred zakonom iz članka 14. Ustava. Nadalje, narušavanjem jednakih tržišnih uvjeta i omogućavanjem sustavnog zaobilaženja propisa, dovodi se u pitanje i ustavno načelo jednakog pravnog položaja poduzetnika na tržištu iz članka 49. Ustava, kao i načelo vladavine prava iz članka 3. Ustava Republike Hrvatske.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Slijedom svega navedenog, nužno je izmijeniti članak 1. na način da se jasno i izričito propiše:</p> <p>da se prijevoznikom smatra i svaka digitalna platforma koja:- određuje ili bitno utječe na cijenu usluge- organizira i dodjeljuje vožnje- upravlja ili kontrolira vozače- sudjeluje u naplati ili izdavanju računa</p> <p>te da je takva platforma obvezna:- imati licenciju za obavljanje djelatnosti prijevoza- imati stvarni poslovni nastan u Republici Hrvatskoj- podlijevati svim poreznim, inspekcijskim i regulatornim obvezama kao i drugi prijevoznici</p> <p>Bez ove izmjene zakon zadržava pravnu prazninu koja omogućuje sustavno izbjegavanje propisa, narušava tržišno natjecanje i dovodi Republiku Hrvatsku u rizik povrede prava Europske unije.</p> <p>Suprotno tome, jasno definiranje platformi kao prijevoznika jedini je način uspostave pravne sigurnosti, jednakih uvjeta na tržištu i učinkovite provedbe zakona.</p>		
132.	SREČKO MELVAN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	Elektronski taximetar je podložan manipulacijama. Šta se tiče klasičnog taximetra ima ih novih koji nisu podložni manipulaciji kao aplikacija.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
133.	ŽIVANA BEGIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	Korištenje elektronske aplikacije kao taksimetra bi trebalo biti i dalje dopušteno uz isticanje maksimalne cijene na bočnim stranicama vozila. Na tržištu u Hrvatskoj već dugo godina nema novih klasičnih taksimetara koji bi se mogli ugraditi u vozilo. Firme koje su ih proizvodile,	Djelomično prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>već se godinama ne bave proizvodnjom istih, već su u skladu sa digitalizacijom razvijale taksimetar elektronske aplikacije. Odluka da se elektronske aplikacije ne mogu više koristiti kao taksimetar bi onemogućila rad velikom broju autotaksi prijevoznika, a posebno bi pogodila male obrtnike.</p> <p>Digitalne aplikacije bi trebale biti certificirane, odobrene od strane nadležnog tijela, isto kao i klasični taksimetar.</p> <p>Također bi trebale imati mogućnost za 3 ili 4 tarife, koje bi obavezno bile istaknute na cjeniku. Tarife bi mogao mijenjati samo administrator aplikacije, odnosno davatelj programskog rješenja, nikako sam vozač, odnosno korisnik.</p> <p>Tako bi se izbjeglo mijenjanje tarifa i neopravdano višestruko dizanje cijena između dvije vožnje, prevare i iznosi na računima koji su višestruko veći od tarifa koje su navedene i istaknute na cjeniku.</p>		kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.
134.	IGOR KLIŠANIN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Poštovani,</p> <p>smatram da je nužno dodatno precizirati definiciju "posrednika" u prijevozu putnika kako bi ista odgovarala stvarnom stanju na tržištu i ulozi digitalnih platformi.</p> <p>Naime, u praksi određene platforme ne djeluju kao neutralni posrednici, već aktivno upravljaju ključnim elementima usluge prijevoza, uključujući:</p> <ul style="list-style-type: none"> -određivanje ili značajan utjecaj na cijenu prijevoza -dodjelu vožnji putem algoritama -organizaciju i nadzor vršenja usluge -naplatu od korisnika i izdavanje računa <p>Takav opseg aktivnosti prelazi klasičnu ulogu posrednika te predstavlja funkcionalno sudjelovanje u pružanju usluge prijevoza. U tom smislu, predlažem:</p>	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma i pojam agregatora definirani su Zakonom o radu, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne razlikuje vrste autotaksi prijevoza ovisno o tome obavlja li se putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, već svi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz moraju ispunjavati jednako propisane uvjete i to, od načina obavljanja te vrste prijevoza sukladno zakonskoj definiciji, preko posjedovanja valjane licencije i dozvole pa do ispunjavanja posebnih

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Uvođenje jasne razlike između pasivnog posrednika (koji samo povezuje korisnika i prijevoznika bez utjecaja na cijenu i izvršenje usluge) i aktivnog digitalnog posrednika/platfome koja upravlja ključnim elementima uslugeUvođenje načela proporcionalne odgovornosti - subjekti koji imaju odlučujući utjecaj na cijenu, naplatu i organizaciju usluge trebaju preuzeti i odgovarajući dio regulatornih, poreznih i operativnih obveza u Republici HrvatskojSprečavanje regulatorne neravnoteže - trenutni model omogućava situaciju u kojoj platforma ostvaruje značajan ekonomski benefit i kontrolu nad tržištem, dok se većina troškova, rizika i odgovornosti prenosi na vozače kao formalne prijevoznikeUsklađivanje sa europskim praksama - u pojedinim državama članicama poput Italije digitalne platforme u segmentu taxi usluga djeluju primarno kao posrednici koji ne određuju cijenu (koja je regulirana ili određena taksimetrom), ne upravljaju u potpunosti izvršenjem usluge te ostvaruju prihod kroz jasno definiranu posredničku naknaduTakav model osigurava jasnu podjelu odgovornosti između prijevoznika i posrednika, uz veću pravnu sigurnost i transparentnost za sve sudionike.</p> <p>Smatram da je nužno uskladiti pravni okvir s realnim poslovnim modelima na tržištu, kako bi se izbjegla situacija u kojoj pojedini subjekti imaju značajan utjecaj na tržište, bez odgovarajuće razine odgovornosti. Jasnije definiranje uloge posrednika doprinijelo bi pravednijem tržišnom natjecanju, boljoj zaštiti korisnika te ravnomjernijoj raspodjeli obveza među sudionicima. U suprotnom se stvara pravni okvir koji omogućuje obavljanje djelatnosti prijevoza bez punog regulatornog i poreznog</p>		<p>uvjeta za vozila propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Stoga, Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			opterećenja koje snose domaći prijevoznici		
135.	ČEDOMIR TATALOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Sam izraz „dobar ugled“ je nespretno odabran.</p> <p>Ugled svakog pojedinca je ustavno neotuđivo pravo zagarantiran člankom 35 Ustava RH, a prema ovom zakonu ispada da se periodično mora iznova provjeravati njegov status.</p> <p>Ono što se u stvari traži, gledajući članak 7, to je u biti potvrda o nekažnjavanju, ne nekakvo postojanje dobrog ugleda.</p> <p>Inače, vezano uz sva tri subjekta navedena člankom 7. St. 3. (prijevoz tereta, prijevoz putnika i taksi prijevoz navode sve vrste sankcija vezanih uz promet, financije, porez, rad i zaposlenje, gospodarstvo, ustvari sve osim javnog reda i mira, nasilja u obitelji , sprječavanja nereda na sportskim natjecanjima, prekršaja u području prava građana, te statusnih pitanja građana.</p> <p>Kod novog prijedloga vezanog uz izmjenju članka 12b kojim se dodaje stavak 4 - „je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom“ problem je u nedostatku upisa perioda, tj. početnog i završnog datuma mjere, što bi valjalo regulirati dodatnim aktom.</p> <p>U poglavlju „Kartica autotaksi vozača“ (članak 12b) pod neimanje dobrog ugleda navode se dosta stavki vezanih uz kaznena djela koja su prilično opširno navedena. Istovremeno se povlači pitanje zašto ništa od navedenih kaznenih djela nisu prepreka za prijevoz putnika i tereta, kao ni neke prekršajne sankcije vezane uz nasilje i javni red i mir.</p> <p>Zašto se ne traže slične potvrde npr. za iznajmljivače soba?</p> <p>Također nije jasno zašto se spominje zaštitna mjera zabrane upravljanja samo za taksi prijevoz?</p>	Nije prihvaćen	Činjenica izvršne sigurnosne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom upisuje se u evidenciju Ministarstva unutarnjih poslova koja sadrži podatke o datumu početka i završetka trajanja mjere, a navedeno se dokazuje izvodom iz prekršajne evidencije. U postupku utvrđivanja uvjeta dobrog ugleda za izdavanje kartice autotaksi vozača provjerava se evidencija o osudama za kaznena djela, koje radnje su po svojoj prirodi teže naravi i za koja su propisane strože sankcije od prekršajnih djela, dok će se stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, u prekršajnoj evidenciji, provjeravati isključivo postojanje izrečene zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u svrhu zaštite i sigurnosti putnika - korisnika usluga autotaksi prijevoza.
136.	LEO LASIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	Komentar na članak 4. stavak 1. točku 1.	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Podržavam namjeru jasnijeg definiranja autotaksi prijevoza, osobito razlikovanje narudžbe putem telefonskog poziva ili neposredno kod vozača uz korištenje taksimetra od narudžbe putem elektroničke aplikacije. Pozitivnim smatram i to što putnik unaprijed mora imati uvid u cijenu i planiranu rutu putovanja.</p> <p>Međutim, ovako predložena odredba nije dovoljna za stvarno i cjelovito uređenje tržišta autotaksi prijevoza. Iako se u tekstu spominju maksimalne cijene, izostaje zaštita od dampinških cijena. Na taj se način korisnike štiti od previsokih cijena, ali se zakonite domaće prijevoznike ne štiti od nelojalne konkurencije, umjetno sniženih cijena, agresivnih promocija platformi i rušenja realne cijene rada.</p> <p>Poseban problem predstavljaju strane platforme i agregatori koji putem aplikacija kontroliraju narudžbu, cijenu, naplatu, proviziju i odnos prema vozaču. Kada platforma kontrolira novčani tok, u praksi kontrolira i vozača, iako se formalno predstavlja kao tehnološki posrednik. Takav model stvara ovisnost vozača o platformi, omogućuje jednostrano nametanje uvjeta, visoke provizije te tržišnu dominaciju nad domaćim prijevoznicima.</p> <p>S obzirom na navedeno, smatram da je potrebno zakonski jasno razmotriti dva moguća modela.</p> <p>Prvi model podrazumijeva da elektronička aplikacija bude isključivo alat za narudžbu vožnje, bez kontrole naplate. U tom slučaju vozač mora koristiti taksimetar, evidentirati cijenu u vlastitoj blagajni te izdati i fiskalizirati račun putniku, dok aplikacija služi samo kao kanal narudžbe i informiranja. Time platforma ne upravlja novcem, ne postaje stvarni regulator tržišta i ne može diktirati uvjete rada vozačima.</p>		<p>osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p> <p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Drugi model predviđa da, ako se platformama dopušta upravljanje narudžbom, cijenom ili naplatom, zakonom mora biti propisana minimalna cijena koja ostaje prijevozniku, odnosno vozaču. Tek iznad tog zaštićenog iznosa platforma može obračunavati svoju proviziju, uz pripadajuće porezne obveze na vlastitu naknadu. Minimalna cijena ne smije biti iznos nakon provizije, već osnovni, zaštićeni iznos za stvarno obavljenu uslugu prijevoza.</p> <p>Dodatno, predlažem uvođenje mogućnosti propisivanja minimalne i maksimalne cijene autotaksi usluge na razini jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave. Uvjeti poslovanja značajno se razlikuju između Dubrovnika, Zagreba, Splita, ruralnih područja i turističkih središta, pa jedinstvena tržišna pravila ne mogu jednako odgovarati svim sredinama.</p> <p>Također je nužno jasno definirati odgovornost elektroničkih aplikacija i platformi koje zaprimaju narudžbe, određuju cijenu, prikazuju rutu, raspoređuju vožnje, naplaćuju proviziju ili na drugi način utječu na obavljanje prijevoza. Takve platforme ne bi smjele biti tretirane kao neutralni tehnički posrednici ako u stvarnosti organiziraju i upravljaju tržištem prijevoza putnika.</p> <p>Uz to, potrebno je propisati obvezu čuvanja digitalnog traga svake vožnje naručene putem aplikacije, uključujući podatke o prijevozniku, vozaču, vozilu, ruti, vremenu narudžbe, cijeni, načinu plaćanja, naknadi platforme i iznosu koji stvarno ostaje prijevozniku. Time bi se omogućio učinkovit nadzor nadležnih tijela.</p> <p>Bez uvođenja minimalne cijene, jasne odgovornosti platformi, obveznog digitalnog traga i preciznog uređenja naplate, ova odredba ostaje tek djelomično rješenje. Ključni problemi tržišta autotaksi</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			prijevoza i dalje bi se nastavili kroz dampinške cijene, dominaciju platformi koje kontroliraju novčane tokove i uvjete rada, nejasnu odgovornost agregatora te otežan nadzor.		
137.	LUCIA PETRINA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Komentar na članak 4. stavak 1. točku 1.</p> <p>Podržavam namjeru da se jasnije definira autotaksi prijevoz, osobito razlikovanje narudžbe putem poziva ili neposredno kod vozača uz korištenje taksimetra od narudžbe putem elektroničke aplikacije. Pozitivno je da putniku unaprijed moraju biti vidljive cijena i planirana ruta putovanja.</p> <p>Međutim, predložena odredba nije dovoljna za stvarno uređenje tržišta autotaksi prijevoza.</p> <p>U tekstu se spominju maksimalne cijene, ali se ne predviđa zaštita od dampinških cijena. Time se korisnika štiti od previsoke cijene, ali se zakonite domaće prijevoznike ne štiti od nelojalne konkurencije, umjetno sniženih cijena, agresivnih platformskih promocija i rušenja realne cijene rada.</p> <p>Poseban problem predstavljaju strane platforme i agregatori koji putem aplikacija kontroliraju narudžbu, cijenu, naplatu, proviziju i odnos prema vozaču. Kada platforma kontrolira novac, ona u praksi kontrolira i vozača, iako se često predstavlja samo kao tehnološki posrednik. Takav model stvara ovisnost vozača o platformi, omogućava jednostrano nametanje uvjeta, visoke provizije i tržišnu dominaciju nad domaćim prijevoznicima.</p> <p>Predlažem da se zakonom jasno razmotre dvije mogućnosti.</p> <p>Prva mogućnost je da elektronička aplikacija bude isključivo alat za narudžbu vožnje, bez kontrole naplate. U tom slučaju vozač mora imati taksimetar, cijenu vožnje upisati u svoju blagajnu, izdati i fiskalizirati račun</p>	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>putniku, a aplikacija može služiti samo kao kanal narudžbe i informiranja putnika. Na taj način platforma ne kontrolira novac, ne postaje stvarni gospodar tržišta i ne može diktirati uvjete rada vozačima.</p> <p>Druga mogućnost je da, ako se dopušta model u kojem platforma upravlja narudžbom, cijenom ili naplatom, zakonom mora biti propisana minimalna cijena koja ostaje prijevozniku odnosno vozaču. Tek iznad te minimalne cijene platforma može obračunavati svoju proviziju, zajedno s pripadajućim poreznim obvezama na vlastitu proviziju. Minimalna cijena ne smije biti iznos nakon provizije, nego zaštićeni osnovni iznos koji pripada prijevozniku za stvarno obavljenu uslugu prijevoza.</p> <p>Predlažem da se u zakon uvede mogućnost propisivanja minimalne i maksimalne cijene autotaksi usluge po jedinicama lokalne ili regionalne samouprave, jer uvjeti poslovanja nisu isti u Dubrovniku, Zagrebu, Splitu, ruralnim područjima i turističkim središtima. Nije realno da ista tržišna pravila jednako vrijede u gradu s velikim sezonskim pritiskom, ograničenim prometnim prostorom i visokim troškovima rada kao u sredinama s potpuno drugačijim uvjetima.</p> <p>Također, potrebno je jasno propisati odgovornost elektroničkih aplikacija i platformi koje zaprimaju narudžbe, određuju cijenu, prikazuju rutu, raspoređuju vožnje, naplaćuju proviziju ili na drugi način utječu na obavljanje prijevoza. Takve platforme ne bi smjele biti tretirane samo kao neutralni tehnički posrednici ako u stvarnosti organiziraju tržište prijevoza putnika.</p> <p>Predlažem i da se propiše obveza čuvanja digitalnog traga svake vožnje naručene putem aplikacije, uključujući podatke o prijevozniku, vozaču, vozilu, ruti, vremenu narudžbe,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>cijeni, načinu plaćanja, naknadi platforme i iznosu koji stvarno ostaje prijevozniku, kako bi nadležna tijela mogla učinkovito provoditi nadzor. Bez minimalne cijene, jasne odgovornosti platformi, obveznog digitalnog traga i jasnog uređenja naplate, ova definicija može ostati samo djelomično rješenje. Ključni problemi autotaksi tržišta nastaviti će se kroz dampinške cijene, strane platforme koje kontroliraju novac i uvjete rada, nejasnu odgovornost agregatora i otežan nadzor.</p>		
138.	DAMIR ŠIPEK	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.</p>	<p>Poštovani,</p> <p>ukoliko se predloženi nacrt zakona usvoji u ovom obliku, postoji ozbiljan rizik da će dodatno narušiti tržišno natjecanje u taksi djelatnosti, umjesto da ga uredi. Posebno zabrinjava činjenica da se teret regulacije ponovno prebacuje na one koji već posluju zakonito, dok ključni problemi ostaju nedovoljno regulirani ili potpuno zanemareni.</p> <p>Predloženi nacrt zakona ne adresira ključne strukturne probleme u taksi djelatnosti, već uvodi dodatna administrativna i financijska opterećenja za subjekte koji već posluju u skladu s propisima, dok istovremeno propušta urediti očite poremećaje na tržištu.</p> <p>Uvođenje posebnih registarskih oznaka za taksi vozila formalna je mjera bez stvarnog regulatornog učinka. Postojeći problem nije u nedostatku oznaka, već u nedostatku učinkovitog nadzora i provedbe važećih propisa. U praksi već sada sudjeluju vozila koja, unatoč oznakama, ne ispunjavaju propisane uvjete. Ukidanje elektroničkog taksimetra nije obrazloženo niti opravdano s aspekta tehnološke neutralnosti i tržišne ravnopravnosti. Propisivanje obveze ugradnje zasebnog uređaja predstavlja nepotreban trošak i regresiju u odnosu na postojeća digitalna rješenja. Istodobno,</p>	Nije prihvaćen	<p>Ovlast provedbe nadzora ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, propisana je, pored inspekcije cestovnog prometa, i drugim tijelima ovlaštenima za nadzor obavljanja autotaksi djelatnosti, poput službenika ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i carinske uprave te komunalnih i/ili prometnih redara jedinice lokalne samouprave, kao i što je propisana i ovlast navedenim tijelima da, nakon utvrđenih nepravilnosti, poduzimaju odgovarajuće mjere sukladno zakonu kojim se uređuje prekršajni postupak, čime će osigurati povećanje učinkovitosti nadzora na terenu.</p> <p>Posebne registarske pločice za čije izdavanje je uvjet posjedovanja Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, osigurati će se jednoznačno i jasno označavanja autotaksi vozila u prometu radi prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika. Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>platforme poput Ubera i Bolta koriste vlastite sustave obračuna, čime se narušava načelo jednakog postupanja prema svim sudionicima na tržištu. Na tržištu postoji nekoliko vrlo profesionalno odrađenih elektroničkih aplikacija za taksimetar koje se mogu koristiti. Propisati standarde koja aplikacija mora zadovoljiti i legalizirati je pravilnikom. Određivanje maksimalne cijene, bez propisivanja minimalne cijene, ne sprječava damping cijena koji je već prisutan na tržištu. Digitalne platforme aktivno sudjeluju u tržišnom natjecanju kroz sustavno snižavanje cijena, čime se obrtnike i male poduzetnike dovodi u položaj ekonomske prisile prihvatanja nerentabilnih vožnji. Radi zaštite održivosti djelatnosti i sprječavanja nelojalne konkurencije, nužno je propisati minimalnu cijenu po kilometru i satu vožnje. Uvjeti za obavljanje taksi djelatnosti moraju biti jasno definirani, stroži i dosljedno provedeni. Trenutno stanje na terenu ukazuje na ozbiljne nedostatke u pogledu sigurnosti i kvalitete usluge, uključujući nepoznavanje hrvatskog jezika i prometnih propisa kod dijela vozača, naročito stranih. Takva praksa predstavlja izravan rizik za sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu. Potrebno je normativno i nadzorno urediti pitanje radnog vremena i prijave rada kod agregatora. Postoje indikacije sustavnog izbjegavanja radnopravnih i fiskalnih obveza kroz formalne prijave na minimalan broj sati uz stvarno znatno veći opseg rada. Takva praksa narušava tržišno natjecanje i uzrokuje štetu državnom proračunu. Sustav izdavanja dozvola za obavljanje taksi djelatnosti na području jedinice lokalne uprave potrebno je racionalizirati. Trenutni model, koji zahtijeva ishođenje dozvola za svaku jedinicu lokalne samouprave, stvara</p>		<p>transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			nerazmjerni administrativni i financijski teret. Uvođenje dozvola na razini županija bilo bi učinkovitije i razmjernije cilju regulacije. Zaključno, bez dosljedne primjene načela jednakosti pred zakonom, učinkovite provedbe propisa i uvođenja minimalnih tržišnih standarda, predloženi zakon neće postići deklarirani cilj uređenja tržišta, već će dodatno produbiti postojeće neravnoteže na štetu zakonitih pružatelja usluga, što ovaj nacrt u suštini ne otklanja. Ukoliko se takav prijedlog usvoji bez bitnih izmjena, realno je očekivati daljnju degradaciju tržišta, nastavak nelojalne konkurencije i dodatno istiskivanje legalnih obrtnika iz djelatnosti.		
139.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Predlaže se da se kroz članak 96. Zakona izričito propiše da se digitalne platforme koje putem elektroničke aplikacije određuju ili bitno utječu na cijenu prijevoza, upravljaju dodjelom vožnji, određuju uvjete pružanja usluge, upravljaju naplatom, izdaju račune te raspoložu novčanim sredstvima ne smatraju posrednicima, već prijevoznicima u smislu Zakona.</p> <p>Iako Zakon u članku 96. uređuje agencijsku djelatnost, digitalne platforme se ne uklapaju u taj koncept. Klasična agencija djeluje u ime i za račun prijevoznika bez upravljanja uslugom, dok platforme imaju odlučujući utjecaj na ključne elemente usluge, uključujući cijenu, uvjete pružanja i izvršenje prijevoza.</p> <p>U praksi se platforme ugovorno definiraju kao posrednici ili agenti, međutim istodobno određuju ili bitno utječu na cijenu usluge, upravljaju dodjelom vožnji putem algoritamskih sustava,</p>	Nije prihvaćen	Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnost platforme regulirano je Zakonom o radu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>kontroliraju dostupnost i pristup vozača tržištu putem sustava ocjenjivanja i pravila platforme, vrše naplatu, izdaju račune te raspolažu sredstvima. Takav stupanj kontrole predstavlja upravljanje uslugom, a ne posredovanje.</p> <p>Sukladno načelu substance over form, pravna kvalifikacija mora se temeljiti na stvarnoj ulozi subjekta. Subjekt koji ima odlučujući utjecaj na ključne elemente usluge ne može se smatrati posrednikom.</p> <p>Ovakvo tumačenje potvrđeno je i u praksi Suda Europske unije u predmetu Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL (C-434/15), pri čemu Sud naglašava da odlučujući utjecaj na uvjete pružanja usluge isključuje kvalifikaciju takve djelatnosti kao neutralnog posredovanja.</p> <p>Trenutna situacija u kojoj takvi subjekti djeluju izvan jasno definiranog pravnog režima dovodi do pravne nesigurnosti i nejednakog položaja sudionika na tržištu, što može predstavljati povredu ustavnog načela jednakosti pred zakonom i jednakog pravnog položaja poduzetnika na tržištu (članak 14. i članak 49. Ustava Republike Hrvatske).</p> <p>Stoga je nužno izričito propisati da takve platforme snose pravnu i prekršajnu odgovornost kao autotaksi prijevoznici te da moraju imati pravni nastan u Republici Hrvatskoj radi učinkovite provedbe zakona i nadzora.</p> <p>U suprotnom, omogućuje se zaobilaženje zakona kroz formalno pozivanje na status posrednika, dok se</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			stvarno obavlja djelatnost prijevoza.		
140.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Primjedba na zastarjeli model povremenog prijevoza vozilima 7+1 i 8+1 te potrebu njegove modernizacije. Važeće odredbe kojima se uređuje povremeni prijevoz putnika vozilima kategorije M1 kapaciteta 7+1 i 8+1 putničkih mjesta temelje se na normativnom okviru postavljenom prije mnogo godina, u bitno drukčijim tržišnim, prometnim i tehnološkim okolnostima. Takav okvir danas je u znatnoj mjeri zastario te više ne odgovara stvarnim potrebama građana, gospodarstva i turizma.</p> <p>U međuvremenu su se bitno promijenili način putovanja, očekivanja korisnika, digitalne navike, mogućnosti elektroničkog ugovaranja usluga, modeli dijeljenja kapaciteta vozila, sustavi transparentnog formiranja cijena te opći zahtjevi učinkovitosti i održivosti prometa. Dok se okruženje mijenja iz dana u dan, normativni okvir za ovu vrstu prijevoza ostaje gotovo nepromijenjen.</p> <p>Upravo je zadaća resornog ministarstva da kontinuirano prati društvene, tehničke i tehnološke promjene te pravodobno kreira zakonski okvir usklađen sa stvarnim stanjem na tržištu. Umjesto toga, zadržavaju se rješenja nastala u drukčijem vremenu, koja danas sve teže odgovaraju potrebama korisnika i prijevoznika.</p> <p>Posebno je problematičan model iz članka 46. stavka 8., prema kojem se velik broj vožnji u praksi obavlja tako da vozilo putnike preveze u jednom smjeru, a u drugom smjeru mora biti prazno. Razlog tome je kombinacija zakonskih odredbi i tržišne stvarnosti, u kojoj se povratna relacija u pravilu ne može razumno popuniti novim putnicima pod uvjetima propisanim za povremeni prijevoz.</p> <p>Primjerice, prijevoznik koji preveze putnike na relaciji Split-Poreč,</p>	Nije prihvaćen	Važećim odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je što se smatra povremenim prijevozom putnika, a izneseni prijedlog se odnosi na obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza putnika koja po navedenom modelu ne ispunjava uvjete propisane za povremeni prijevoz putnika.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Dubrovnik-Zagreb ili sličnoj udaljenijoj relaciji, u pravilu nema stvarnu mogućnost da ga po dolasku već čeka nova unaprijed ugovorena skupina putnika za povratak u suprotnom smjeru. Posljedica je da se vozilo vraća prazno, iako postoji kapacitet, vozač i potreba za prijevozom.</p> <p>Time se ne radi tek o pojedinačnim slučajevima, nego o normativnom okviru koji u praksi uvjetuje više desetaka milijuna praznih kilometara godišnje, uz nepotrebnu potrošnju goriva, dodatne emisije, trošenje vozila, veće troškove poslovanja i više cijene za krajnje korisnike. Posebno je teško opravdati da se u vrijeme stalnog pozivanja na zelenu tranziciju i održivu mobilnost zadržavaju rješenja koja propisuju i proizvode prazne vožnje, umjesto da se omoguće racionalniji i suvremeniji modeli poslovanja.</p> <p>Stoga se predlaže da Ministarstvo u okviru ovih izmjena Zakona ili kroz zasebne izmjene bez odgađanja pokrene cjelovitu modernizaciju odredbi o povremenom prijevozu vozilima 7+1 i 8+1, s ciljem omogućavanja zakonitih, digitalno podržanih i tržišno održivih oblika zajedničkog prijevoza putnika uz punu transparentnost, sigurnost i porednu urednost.</p> <p>Od resornog ministarstva i stručnih institucija opravdano se očekuje da predvode razvoj sustava prijevoza putnika, a ne da održavaju regulatorna rješenja koja vrijeme i praksa sve očitije nadilaze.</p>		
141.	MARIN CRNČIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	Aplikacija, kao i taksimetar, morala bi biti odobrena od strane ministarstva ili Državnog ureda za mjeriteljstvo te isti mora odobriti cijenu. Trenutno taksi koji koristi aplikaciju može mijenjati cijene doslovno svake minute dok korisnici taksimetra svaki puta moraju ovjeravati uređaj i koristiti samo uređaje odobrenoga tipa !	Nije prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne razlikuje vrste autotaksi prijevoza ovisno o tome obavlja li se putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, već svi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz moraju ispunjavati jednako propisane uvjete i to, od načina obavljanja te vrste prijevoza sukladno zakonskoj definiciji, preko

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
					posjedovanja valjane licencije i dozvole pa do ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi.
142.	NENAD ZELIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	Poštovani, u definiciji autotaksi prijevoza (točka 1) treba promijeniti "a iskrcava se na samo jednom drugom mjestu" u "a iskrcava se na jednom ili više mjesta" jer je to česti slučaj u praksi poglavito kada se narudžba vožnje obavlja putem elektroničke aplikacije (digitalne platforme). Za razliku od iskrcavanja na više mjesta, ukrcavanje na više mjesta je vrlo rijetka iznimka, a zakonom je kao takva navedena kao definicija autotaksi prijevoza. Obzirom da je identična definicija navedena i u postojećem zakonu, razvidno je kako ga digitalne platforme krše jer omogućavaju narudžbe s iskrcavanjem na više mjesta. Lijep pozdrav.	Prihvaćen	Prihvaćen.
143.	JURA PRUGOVEČ KI	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	Trebalo bi promijeniti ovaj dio gdje se govori kako se putnici iskrcavaju na jednom mjestu jer se često događa da postoji više zaustavljanja i putnici izlaze jedan po jedan što znači kako nije samo jedno odredište u pitanju. Dio sa vidljivom rutom putovanja unapred funkcionira samo u teoriji, jer na primjer aplikacija Bolt koja putniku pokaže rutu unapred često ima grešaka kao kada ne zna gdje su radovi ili zatvorene ceste u gradu pa govori da se vozimo kroz nju. Ili kada govori da se radi ilegalno skretanje preko duple pune	Prihvaćen	Prihvaćen.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			i kada vodi u krivi smjer. S time imaju problema dosta. Ja kao prijevoznik bi onda trebao, kako bi bio u skladu sa zakonom, slijediti rutu točno kako je nacrtano, pa makar kršio druge propise u cestovnom prometu.		
144.	ANTONIO ŠAKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>Smatram da sukladno novom članku 8, stavku 4 ovog Zakon o izmjenama i dopunama, u ovaj prvi članak izmjena i dopuna je također potrebno dodati riječi "na vlastitom uređaju" tako da glasi:</p> <p>"1. autotaksi prijevoz je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ako se jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili na više mjesta, a iskrcava na samo jednom drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom ili neposredno kod vozača ako se koristi taksimetar ili putem elektroničke aplikacije iz koje su putniku NA VLASTITOM UREĐAJU unaprijed vidljive maksimalne cijene i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima i koja nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika."</p> <p>Cilj mog predloženog dodatka je da se ukloni svaka mogućnost ponovne krive interpretacije novog čl.8 st.4 ovih izmjena i dopuna, te da se sa tržišta uklone aplikacije koje služe kao taksimetar a pritom nisu odobrene i ovjerene od nadležnog tijela kao ispravne i prihvatljive. Razlog tomu je što postojeće taksimetar aplikacije (osim što nisu ni na koji način odobrene i regulirane) daju mogućnost vozačima da mijenjaju tarife kako god je njih volja (čak i između dvije vožnje) i time se ostavlja prostora za malverzacije taksistima koji obavljaju djelatnost nesavjesno i nemoralno.</p>	Djelomično prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza i elemente cjenika, a prijevoznik je dužan korisnika prije ulaska u vozilo upoznati s uvjetima pružanja usluge autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Dodatno, takve aplikacije daju prednost vozačima koji koriste takve aplikacije u kojima promjena tarife je besplatna, naspram taksista koji koriste taksimetar - jer taksimetar za svaku promjenu je potrebno u ovlaštenom servisu raditi promjene, nakon čega ovlašteno tijelo mora potvrditi i zapečatiti taksimetar (sve skupa promjena košta do 200 € - bez putnih troškova za nas koji nismo u Zagrebu ili Splitu). Potrebno je da svi imaju jednake uvjete na tržištu po pitanju ove stavke.</p> <p>Alternativno, nemam ništa protiv da svi bacimo taksimetre u smeće i idemo svi na aplikaciju koja će biti za svih, lako održavana i kontrolirana od nadležnih tijela. Moja poanta je da je neophodno da svi koji će obavljati djelatnost imaju jednake uvjete koje moraju ispunjavati, a ne da netko za 30 € može tri mjeseca biti taksist dva mjeseca (iako mu to nije primarni posao, nego je "taksist usput"), a drugi moraju svaku promjenu tarifa plaćati do 200 € + godišnje ovjeravati taksimetar.</p>		
145.	ANITA JAKŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 1.	<p>U definiciji se navodi da aplikacija prikazuje rutu i maksimalnu cijenu. Tražim da se propiše obveza certifikacije softvera aplikacija od strane nadležnog tijela. Nedopustivo je da taksimetar podliježe strogom nadzoru Državnog zavoda za mjeriteljstvo, dok aplikacije rade bez ikakve službene provjere točnosti mjerenja rute i vremena. Uvjeti rada moraju biti isti za sve. Uz pojam "maksimalne cijene" koja štiti putnika, nužno je uvesti pojam minimalne ekonomske cijene. Slobodno formiranje cijena bez donje granice omogućuje velikim sustavima neloyalnu konkurenciju (damping) kojom se uništavaju mali domaći obrtnici. Bez minimalne cijene nema ni održavanja kvalitete vozila ni sigurnosti putnika.</p>	Djelomično prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza i elemente cjenika, a prijevoznik je dužan korisnika prije ulaska u vozilo upoznati s uvjetima pružanja usluge autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
146.	LUCIA PETRINA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 2.	<p>Podržavam tehničko usklađivanje Zakona s Direktivom (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika. Smatram važnim da profesionalni vozači u cestovnom prometu imaju jasne uvjete, potrebnu osposobljenost i odgovornost, jer se radi o djelatnosti koja neposredno utječe na sigurnost putnika, drugih sudionika u prometu i ukupnu kvalitetu prijevozne usluge.</p> <p>Međutim, smatram da se ista logika odgovornosti mora primijeniti i na sve subjekte koji u stvarnosti sudjeluju u organizaciji prijevoza. U današnjem autotaksi tržištu veliku ulogu imaju elektroničke aplikacije i platforme koje zaprimaju narudžbe, određuju ili utječu na cijenu, prikazuju rutu, raspoređuju vožnje, naplaćuju proviziju i stvaraju uvjete pod kojima vozači rade.</p> <p>Ako se od vozača traže profesionalni uvjeti, osposobljenost i odgovornost, tada se i od platformi koje upravljaju značajnim dijelom tržišta mora tražiti jasna pravna, financijska i operativna odgovornost. Platforme ne bi smjele biti tretirane samo kao neutralni tehnički posrednici ako u praksi utječu na cijenu, dostupnost vožnji, prihode vozača i uvjete rada.</p> <p>Predlažem da se kroz daljnje odredbe Zakona jasno propiše odgovornost elektroničkih aplikacija i platformi u autotaksi prijevozu, osobito u dijelu transparentnosti cijena, provizija, fiskalizacije, čuvanja digitalnog traga vožnje i zaštite minimalnog iznosa koji mora ostati prijevozniku odnosno vozaču za stvarno obavljenju uslugu prijevoza.</p>	Nije prihvaćen	Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.
147.	LEO LASIĆ	NACRT PRIJEDLOGA	Podržavam usklađivanje Zakona s Direktivom (EU)	Nije prihvaćen	Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi,

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 2.	<p>2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača koji obavljaju prijevoz robe ili putnika.</p> <p>Važno je da profesionalni vozači imaju jasno propisane uvjete rada, odgovarajuću razinu osposobljenosti i definiranu odgovornost, s obzirom na to da njihova djelatnost izravno utječe na sigurnost putnika, drugih sudionika u prometu i ukupnu kvalitetu prijevozne usluge.</p> <p>Međutim, takav pristup odgovornosti ne bi se smio odnositi isključivo na vozače. Nužno ga je proširiti na sve subjekte koji stvarno sudjeluju u organizaciji prijevoza. Na suvremenom autotaksi tržištu značajnu ulogu imaju elektroničke aplikacije i platforme koje zaprimaju narudžbe, određuju ili bitno utječu na cijene, prikazuju rute, raspoređuju vožnje, naplaćuju provizije i u praksi oblikuju uvjete rada vozača.</p> <p>Ako se od vozača zahtijevaju profesionalni standardi, osposobljenost i odgovornost, tada se i od platformi koje upravljaju značajnim dijelom tržišta mora zahtijevati jasna pravna, financijska i operativna odgovornost. Platforme ne bi smjele biti tretirane kao neutralni tehnički posrednici ako svojim djelovanjem utječu na cijene, dostupnost usluge, prihode vozača i uvjete rada.</p> <p>Stoga predlažem da se u daljnjim odredbama Zakona izričito propiše odgovornost elektroničkih aplikacija i platformi u autotaksi prijevozu. To se osobito odnosi na transparentnost cijena i provizija, pravilnu fiskalizaciju, obvezu čuvanja digitalnog traga svake vožnje te zaštitu minimalnog iznosa koji mora ostati prijevozniku, odnosno vozaču, za stvarno obavljenu uslugu prijevoza.</p>		<p>kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.</p>
148.	IVAN BARIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	Predmet: Službena primjedba na članak 2. - Zahtjev za ugradnjom	Djelomično prihvaćen	Unapređenje sustava izobrazbe i provedbe nadzora prisutnosti na

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 2.	<p>zaštitnih mehanizama i sprječavanjem diskriminacije obrtništva Kao izravno zainteresirana strana, ulažem primjedbu na članak 2. Nacrta prijedloga zakona. Na temelju Zakona o pravu na pristup informacijama i Uredbe o metodologiji provedbe instrumenata politike boljih propisa, zahtijevam očitovanje o sljedećim točkama: Sigurnosni propust i biometrijska provjera: Zahtijevam uvođenje biometrijske autentifikacije (otisak prsta/sken lica) za polaznike Koda 95. Trenutni model bez biometrije omogućuje izdavanje nevjerodostojnih svjedodžbi bez prisutnosti na nastavi. Ako Vlada RH tvrdi da su sustavi e-Građani i e-Osobne sigurni, ne postoji tehnička prepreka za ovaj nadzor. Odbijanje ovog prijedloga smatrat ćemo svjesnim preuzimanjem odgovornosti za ugrožavanje sigurnosti cestovnog prometa.</p> <p>Obveza integracije s RESPER sustavom: Inzistiram na punoj i trenutnoj integraciji s EU mrežom vozačkih dozvola (RESPER). Svako daljnje odgađanje digitalne razmjene podataka smatrat ćemo namjernim stvaranjem „sive zone“ za uvoz nekvalificirane radne snage, čime se izravno krši Direktiva (EU) 2022/2561.</p> <p>Sufinanciranje i zaštita od diskriminacije: Zahtijevam da se u tekst Zakona unese obveza 100%-tnog sufinanciranja troškova kvalifikacija za domaće obrtnike iz EU fondova (Nacionalni plan oporavka i otpornosti). Trenutni prijedlog diskriminira male obrtnike u korist velikih korporacija, što je podložno ocjeni ustavnosti i prijavi Europskoj komisiji zbog narušavanja tržišnog natjecanja.</p> <p>Zahtjev za obrazloženim očitovanjem (Članak 11. Zakona o procjeni učinaka</p>		nastavi osigurati će budućim izmjenama kojima se regulira navedeno područje. Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu isključivo je usklađen naziv direktive sa važećim kodificiranim tekstom Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14.12.2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila zaprijevoz robe ili putnika

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			propisa): Sukladno zakonskoj obvezi, predlagatelj je dužan na svaku pojedinu točku odgovoriti jasno navodeći pravne i tehničke razloge prihvaćanja ili neprihvatanja. Svaki generički odgovor poput „primjedba se ne prihvaća“ bez detaljne analize smatrat će se grubim kršenjem procedure javnog savjetovanja. O postupanju predlagatelja bit će obaviješteni Pučka pravobraniteljica, Europska komisija i OLAF.		
149.	NIKŠA PASQUALIC CHIO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 2.	Poštovani, molim Vas da utječete na Poreznu upravu da se aktivira čl.188 stavak2 Pravilnika o PDV-u koji jasno govori da se PDV i PDV-s obrazac za tvrtke i obrte koje stječu dobra iz drugih država članica EU obvezni podnositi mjesečno a NE tromjesečno kakva je sada praksa. Ovdje dolazimo do nejednakih uvijeta poslovanja. Naime Obrtnici su obvezni podnositi PDV obrasce mjesečno i plaćati ih redovito a Tvrtke registrirane kao j.d.o.o. to isto rade tromjesečno.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
150.	MARIN CRNČIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 3.	Na koji način će poslodavac biti obaviješten i koliko brzo? Naime, prilikom izrade kartice vozača nigdje se nije evidentirao poslodavac!	Primljeno na znanje	Agencija za komercijalnu djelatnost kontinuirano provjerava ispunjavanje uvjeta na osnovi kojih je kartica autotaksi vozača izdana, te će podatke o ukinutim karticama na prikladan način učiniti dostupnim poslodavcima, koji će biti obvezni redovito provjeravati valjanost iste.
151.	LUCIA PETRINA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 3.	Podržavam predložene izmjene koje se odnose na karticu autotaksi vozača, osobito obvezu posjedovanja važeće vozačke dozvole B kategorije, početne kvalifikacije za vozače B kategorije, provjeru dobrog ugleda kroz kaznenu i prekršajnu evidenciju te mogućnost ukidanja kartice ako vozač prestane ispunjavati propisane uvjete. Posebno podržavam odredbu prema kojoj se važenje vozačke dozvole provjerava po službenoj	Nije prihvaćen	Kartica autotaksi vozača sadrži podatke o vozaču te će se pomoću skeniranja QR koda otisnutog na kartici provjeravati ispunjava li autotaksi vozač uvjete na osnovu kojih je kartica izdana tj. ima li dobar ugled, važeću vozačku dozvolu te položen ispit za autotaksi vozača. Propisivanjem obveze da vozači koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika moraju imati karticu autotaksi vozača nastoji se omogućiti bolja kontrola, od strane nadležnih tijela, osoba koji obavljaju autotaksi prijevoz kako bi se spriječila mogućnost da

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>dužnosti u evidenciji Ministarstva unutarnjih poslova, kao i odredbu da se kartica autotaksi vozača može ukinuti ako vozač prestane ispunjavati uvjete na temelju kojih mu je kartica izdana. Autotaksi prijevoz je djelatnost u kojoj vozač neposredno odgovara za sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu, pa je kontinuirana provjera uvjeta nužna.</p> <p>Međutim, smatram da predloženi tekst nije dovoljan jer obvezu provjere valjanosti kartice stavlja uglavnom na prijevoznika odnosno poslodavca, dok se ne propisuje jasna odgovornost elektroničkih aplikacija i platformi koje u praksi vozačima dodjeljuju vožnje.</p> <p>U današnjem autotaksi tržištu veliki broj vožnji ne nastaje neposredno kod prijevoznika, nego putem elektroničkih aplikacija i stranih platformi. Te platforme zaprimaju narudžbe, povezuju putnika i vozača, prikazuju cijenu i rutu, utječu na prihode vozača, naplaćuju proviziju i u praksi upravljaju velikim dijelom tržišta. Zbog toga ne smiju biti izuzete od odgovornosti provjere zakonitosti vozača i vozila kojima dodjeljuju vožnje.</p> <p>Predlažem da se u zakon izričito doda da je elektronička aplikacija ili platforma putem koje se naručuje autotaksi prijevoz dužna kontinuirano, odnosno prije omogućavanja rada vozaču i prije dodjele vožnje, provjeriti valjanost kartice autotaksi vozača, valjanost pripadajuće kartice vozila i status prijevoznika koji obavlja prijevoz.</p> <p>Također, predlažem da se pojam "poslodavac vozača" dodatno precizira, jer u praksi vozači često nisu u klasičnom radnom odnosu, nego posluju kao obrtnici, pravne osobe ili putem agregatora i platformi. Obavijest o ukidanju kartice ne bi se smjela ograničiti samo na poslodavca, nego bi trebala obuhvatiti i prijevoznika, nositelja</p>		<p>osobe koje su upisane u kaznenu evidenciju ili nemaju potrebne važeće kvalifikacije za autotaksi vozača obavljaju takvu vrstu prijevoza. Navedene okolnosti kontinuirano provjerava Agencija za komercijalnu djelatnost, te će u slučaju prestanka ispunjavanja uvjeta ukinuti karticu autotaksi vozača i o tome obavijestiti poslodavca. Kartica autotaksi vozača je dokument vezan za identitet vozača, kojom se dokazuje ovlaštenje za obavljanje autotaksi prijevoza, neovisno za kojeg poslodavca vozač radi, sve dok ispunjava uvjete na osnovu kojih je kartica izdana. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>licencije, osobu koja koristi vozilo u prijevozu te elektroničku aplikaciju ili platformu preko koje vozač prima narudžbe.</p> <p>Predlažem i da se kod izdavanja kartice autotaksi vozača uvedu dodatni uvjeti za vozače koji vozačku dozvolu nisu stekli u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Autotaksi vozač koji prevozi putnike u Republici Hrvatskoj mora dokazati da poznaje osnovna prometna pravila, lokalne prometne uvjete, grad ili područje u kojem obavlja prijevoz te da može komunicirati s putnicima i nadležnim službama na razini potrebnoj za sigurno obavljanje djelatnosti.</p> <p>Zbog toga predlažem da se za vozače koji su vozačku dozvolu stekli u drugoj državi, neovisno o kojoj se državi radi, propiše obveza dodatne provjere prije izdavanja kartice autotaksi vozača. Ta provjera trebala bi obuhvatiti osnovno poznavanje hrvatskog jezika, poznavanje prometnih propisa koji se primjenjuju u Republici Hrvatskoj, poznavanje grada ili područja u kojem vozač obavlja autotaksi prijevoz te poznavanje važnih lokacija od javnog interesa, kao što su bolnice, zračne luke, autobusni kolodvori, luke, turističke zone, prometno ograničena područja i druge važne javne lokacije.</p> <p>Autotaksi prijevoz nije samo upravljanje vozilom od jedne do druge točke. Vozač u praksi prevozi turiste, djecu, starije osobe, osobe s invaliditetom i lokalno stanovništvo. Putnik mora moći komunicirati s vozačem, a vozač mora znati reagirati u slučaju problema, prometne nesreće, promjene rute, prometne zabrane ili potrebe za kontaktiranjem nadležnih službi.</p> <p>Smatram da je posebno važno da vozač koji radi u određenom gradu poznaje osnovne prometne pravce, gradska ograničenja, posebne režime prometa, lokacije hotela, bolnica,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>kolodvora, luka, zračne luke i drugih ključnih točaka. U turističkim gradovima, kao što su Dubrovnik, Split i drugi gradovi s velikim brojem gostiju, nepoznavanje grada može izravno utjecati na sigurnost, kvalitetu usluge i povjerenje putnika.</p> <p>Predlažem i da kartica autotaksi vozača ne bude izdana samo na ime vozača, nego da bude jasno povezana s prijevoznikom kod kojeg vozač radi, odnosno s vlastitim obrtom ili pravnom osobom ako vozač samostalno obavlja djelatnost. U slučaju promjene poslodavca, agregatora, prijevoznika, obrta ili pravne osobe preko koje vozač obavlja autotaksi prijevoz, vozač bi trebao biti dužan zatražiti izdavanje nove kartice ili promjenu podataka na kartici, uz propisanu naknadu.</p> <p>Na taj način bi se spriječilo da vozač s jednom karticom nekontrolirano prelazi s jednog subjekta na drugi, bez jasne evidencije tko je stvarno odgovoran za njegov rad, vozilo, osiguranje, licenciju i zakonitost obavljanja prijevoza.</p> <p>Predlažem i da se QR kod koristi kao stvarni alat nadzora, a ne samo kao informativni element. Putnik, prijevoznik, platforma i nadležna tijela moraju moći jednostavno provjeriti je li kartica valjana. Istovremeno, potrebno je jasno propisati koji su podaci vidljivi putniku, a koji samo nadležnim tijelima, radi zaštite osobnih podataka vozača.</p> <p>Kartica autotaksi vozača mora biti alat stvarne kontrole, a ne samo osobni dokument vozača. Ona mora jasno pokazivati ne samo tko je vozač, nego i za kojeg prijevoznika, obrt ili pravnu osobu vozač obavlja autotaksi prijevoz. Time se povećava odgovornost svih uključenih: vozača, prijevoznika, poslodavca, platforme i nadzornih tijela.</p> <p>Ako se vozaču propisuju jasni uvjeti, kvalifikacije,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>dobar ugled i stalna provjera, tada se ista razina odgovornosti mora propisati i za platforme koje vozačima omogućuju rad i dodjeljuju vožnje. U protivnom će se odgovornost ponovno prebaciti samo na vozače i domaće prijevoznike, dok će platforme koje stvarno upravljaju tržištem ostati izvan učinkovite kontrole.</p> <p>Bez obveze platformi da provjeravaju valjanost kartice vozača i vozila prije dodjele vožnje, bez dodatne provjere vozača koji dozvolu nisu stekli u Republici Hrvatskoj te bez vezivanja kartice uz konkretnog prijevoznika, obrt ili pravnu osobu, ova mjera neće postići puni učinak u zaštiti putnika, sigurnosti prometa i zakonitog tržišta autotaksi prijevoza.</p>		
152.	LEO LASIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 3.	<p>Podržavam predložene izmjene vezane uz karticu autotaksi vozača, osobito obvezu posjedovanja važeće vozačke dozvole B kategorije, odgovarajuće početne kvalifikacije, provjeru dobrog ugleda kroz kaznenu i prekršajnu evidenciju te mogućnost ukidanja kartice ako vozač prestane ispunjavati propisane uvjete.</p> <p>Posebno je pozitivno što se važenje vozačke dozvole provjerava po službenoj dužnosti u evidenciji Ministarstva unutarnjih poslova, kao i mogućnost ukidanja kartice u slučaju prestanka ispunjavanja uvjeta. S obzirom na to da autotaksi vozač neposredno odgovara za sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu, kontinuirana provjera uvjeta je nužna.</p> <p>Međutim, predloženi tekst nije dovoljno cjelovit jer odgovornost za provjeru valjanosti kartice u najvećoj mjeri stavlja na prijevoznika odnosno poslodavca, dok se ne propisuje jasna obveza elektroničkih aplikacija i platformi koje u praksi dodjeljuju vožnje.</p> <p>Na suvremenom autotaksi tržištu velik dio vožnji realizira se putem aplikacija i stranih platformi koje</p>	Nije prihvaćen	<p>Kartica autotaksi vozača sadrži podatke o vozaču te će se pomoću skeniranja QR koda otisnutog na kartici provjeravati ispunjava li autotaksi vozač uvjete na osnovu kojih je kartica izdana tj. ima li dobar ugled, važeću vozačku dozvolu te položen ispit za autotaksi vozača. Propisivanjem obveze da vozači koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika moraju imati karticu autotaksi vozača nastoji se omogućiti bolja kontrola, od strane nadležnih tijela, osoba koji obavljaju autotaksi prijevoz kako bi se spriječila mogućnost da osobe koje su upisane u kaznenu evidenciju ili nemaju potrebne važeće kvalifikacije za autotaksi vozača obavljaju takvu vrstu prijevoza. Navedene okolnosti kontinuirano provjerava Agencija za komercijalnu djelatnost, te će u slučaju prestanka ispunjavanja uvjeta ukinuti karticu autotaksi vozača i o tome obavijestiti poslodavca. Kartica autotaksi vozača je dokument vezan za identitet vozača, kojom se dokazuje ovlaštenje za obavljanje autotaksi prijevoza, neovisno za kojeg poslodavca vozač radi, sve</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>zaprimaju narudžbe, povezuju vozača i putnika, prikazuju cijenu i rutu, naplaćuju proviziju te u praksi upravljaju tržištem. Upravo zato takvi subjekti ne smiju biti izuzeti od odgovornosti provjere zakonitosti vozača i vozila kojima dodjeljuju vožnje.</p> <p>Stoga predlažem da se zakonom izričito propiše obveza elektroničkih aplikacija i platformi da kontinuirano, odnosno prije omogućavanja rada vozaču i prije svake dodjele vožnje, provjeravaju valjanost kartice autotaksi vozača, kartice vozila te status prijevoznika koji obavlja prijevoz.</p> <p>Također smatram potrebnim dodatno precizirati pojam „poslodavac vozača“, budući da vozači u praksi često ne rade u klasičnom radnom odnosu, već kao obrtnici, kroz vlastite pravne osobe ili putem agregatora i platformi.</p> <p>Obavijest o ukidanju kartice ne bi se smjela ograničiti samo na poslodavca, već bi trebala obuhvatiti prijevoznika, nositelja licencije, korisnika vozila te elektroničku aplikaciju ili platformu preko koje vozač prima narudžbe.</p> <p>Dodatno, predlažem uvođenje posebnih uvjeta za vozače koji vozačku dozvolu nisu stekli u Republici Hrvatskoj. Takvi vozači trebali bi, prije izdavanja kartice, dokazati osnovno poznavanje hrvatskog jezika, prometnih propisa Republike Hrvatske te grada ili područja u kojem obavljaju prijevoz, uključujući ključne lokacije od javnog interesa poput bolnica, zračnih luka, kolodvora, luka i turističkih zona.</p> <p>Autotaksi prijevoz ne svodi se samo na upravljanje vozilom između dvije točke. Vozač svakodnevno prevozi različite skupine korisnika – uključujući turiste, djecu, starije osobe i osobe s invaliditetom – te mora biti sposoban komunicirati i reagirati u izvanrednim situacijama, poput</p>		<p>dok ispunjava uvjete na osnovu kojih je kartica izdana. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>promjene rute, prometnih ograničenja ili potrebe za kontaktiranjem nadležnih službi.</p> <p>Poznavanje lokalnog područja dodatno je važno, osobito u turističkim sredinama poput Dubrovnika, Splita i drugih gradova s velikim brojem posjetitelja, gdje nepoznavanje prometnih pravila i ključnih lokacija može izravno utjecati na sigurnost i kvalitetu usluge.</p> <p>Predlažem i da kartica autotaksi vozača bude jasno povezana s prijevoznikom kod kojeg vozač radi, odnosno s vlastitim obrtom ili pravnom osobom ako samostalno obavlja djelatnost. U slučaju promjene prijevoznika, agregatora ili poslovnog subjekta, vozač bi trebao imati obvezu zatražiti novu karticu ili izmjenu podataka, uz propisanu naknadu. Time bi se osigurala jasna evidencija odgovornosti za rad vozača, vozilo, osiguranje i zakonitost obavljanja prijevoza.</p> <p>Također predlažem da se QR kod na kartici koristi kao stvarni alat nadzora, a ne samo informativni element. Potrebno je omogućiti jednostavnu provjeru valjanosti kartice za putnike, prijevoznike, platforme i nadležna tijela, uz jasno definiranje razine dostupnih podataka radi zaštite osobnih podataka vozača.</p> <p>Kartica autotaksi vozača mora biti instrument stvarne kontrole, a ne samo identifikacijski dokument. Ona treba jasno pokazivati ne samo identitet vozača, već i subjekt za koji obavlja prijevoz, čime se povećava odgovornost svih uključenih - vozača, prijevoznika, poslodavca, platformi i nadzornih tijela.</p> <p>Ako se vozačima propisuju strogi uvjeti, kvalifikacije i kontinuirana provjera, tada se ista razina odgovornosti mora primijeniti i na platforme koje im omogućuju rad i dodjeljuju vožnje. U suprotnom, odgovornost će i dalje biti pretežito na vozačima i</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>domaćim prijevoznicima, dok će platforme koje stvarno upravljaju tržištem ostati izvan učinkovite kontrole.</p> <p>Bez jasne obveze platformi da provjeravaju valjanost kartica vozača i vozila prije dodjele vožnje, bez dodatne provjere vozača koji dozvolu nisu stekli u Republici Hrvatskoj te bez vezivanja kartice uz konkretnog prijevoznika ili poslovni subjekt, ova mjera neće postići puni učinak u zaštiti putnika, sigurnosti prometa i uređenju tržišta autotaksi prijevoza.</p>		
153.	DAMJAN PETRIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 3.	<p>Poštovani, zanima me kako netko može dobit licenciju za obavljanje taxi usluge gdje se trazi dobar ugled, a za autotaxi karticu vozaca nemoze dobiti radi loseg ugleda? I rehabilitacija tek nastupa 2028g. Licencija vrijedi do 2033g. Za dobit licenciju nesmiije bit osuden na zatvor duze od godine zatvora a za autotaxi karticu moras imat cistu kaznenu evidenciju pa zato mozda nemoze dobit katricu vozaca. Molim da se to definira da bude kao za izdavanje licencije a ne da se gleda samo cista kaznena evidencija jer ce dosta ljudi za manja laksa djela nece moci nastaviti voziti taxi</p>	Nije prihvaćen	<p>Odredbom članka 15. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisani su uvjeti po kojima pravna ili fizička osoba - obrtnik može dobiti licenciju za unutarnji cestovni prijevoz, dok je dobar ugled, kao uvjet za stjecanje kartice autotaksi vozača iz članka 12.b Zakona, propisan isključivo za vozače koji obavljaju autotaksi prijevoz.</p> <p>Ispunjavanje uvjeta dobrog ugleda ovisi o postojanju, odnosno nepostojanju pravomoćne osude za počinjenje kaznenog djela unutar taksativno navedenih skupina kaznenih djela, neovisno o vrsti izrečene kazne, zatim o izrečenoj zaštitnoj mjeri zabrane obavljanja djelatnosti cestovnog prijevoza ili o osudi za druga kaznena djela na kaznu zatvora, neovisno o trajanju iste.</p>
154.	HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 3.	<p>Načelno podržavamo izmjene članka 12.b u dijelu koji se odnosi na jačanje provjera uvjeta za obavljanje autotaksi djelatnosti, osobito kroz uvođenje sustavne kontrole valjanosti vozačke dozvole, prekršajnih i kaznenih evidencija te kontinuiranog nadzora ispunjavanja uvjeta.</p> <p>Međutim, smatramo da predloženi model u dijelu operativne provedbe može dovesti do nerazmjernog administrativnog opterećenja prijevoznika te neujednačenog rasporeda</p>	Nije prihvaćen	<p>Kartica autotaksi vozača sadrži podatke o vozaču te će se pomoću skeniranja QR koda otisnutog na kartici provjeravati ispunjava li autotaksi vozač uvjete na osnovu kojih je kartica izdana tj. ima li dobar ugled, važeću vozačku dozvolu te položen ispit za autotaksi vozača. Propisivanjem obveze da vozači koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika moraju imati karticu autotaksi vozača nastoji se omogućiti bolja kontrola, od strane nadležnih tijela, osoba koji obavljaju autotaksi prijevoz kako bi se</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>odgovornosti između sudionika na tržištu.</p> <p>Predloženi sustav kontinuirane provjere valjanosti kartice autotaksi vozača putem QR provjere, uz automatsko ukidanje kartice, u praksi prenosi značajan dio kontrole na prijevoznika. Time se uvodi rizik da prijevoznik snosi posljedice eventualnih kašnjenja ili neusklađenosti u državnim evidencijama, što nije razmjerno niti u skladu s načelom pravne sigurnosti.</p> <p>Ističemo da primarna odgovornost za točnost i ažurnost podataka mora ostati na nadležnim državnim tijelima (MUP, AKD i relevantni registri), dok QR sustav treba imati informativnu i dokaznu funkciju, a ne sankcijski učinak prema prijevozniku.</p> <p>Dodatno, potrebno je jasnije urediti odgovornost i za digitalne platforme odnosno sustave posredovanja koji omogućuju zaprimanje i raspodjelu vožnji. Ako se uvodi obveza kontinuirane provjere valjanosti kartice vozača, tada ista razina provjere i tehničke onemogućenosti rada mora vrijediti i za platforme koje posreduju u prijevozu, kako ne bi dolazilo do neujednačenog nadzora i prebacivanja rizika isključivo na prijevoznike.</p> <p>Stoga se predlaže da se: jasno propiše da QR sustav služi isključivo za informativnu provjeru statusa vozača, odgovornost za ažurnost podataka ostane na državnim tijelima, uvede automatski sustav obavještanja prijevoznika o promjenama statusa vozača, izričito uključi i odgovornost platformi i posredničkih sustava da ne smiju omogućiti rad vozača bez važeće kartice, uz obvezu tehničke blokade dodjele vožnji u takvim slučajevima.</p>		<p>spriječila mogućnost da osobe koje su upisane u kaznenu evidenciju ili nemaju potrebne važeće kvalifikacije za autotaksi vozača obavljaju takvu vrstu prijevoza. Navedene okolnosti kontinuirano provjerava Agencija za komercijalnu djelatnost, te će u slučaju prestanka ispunjavanja uvjeta ukinuti karticu autotaksi vozača i o tome obavijestiti poslodavca. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			Zaključno, podržavamo cilj jačanja sigurnosti i kontrole, ali smatra da sustav mora biti razmjerno postavljen te jasno obuhvatiti i platforme koje posreduju u prijevozu, kako bi se osigurala ravnopravna raspodjela odgovornosti i jednaki uvjeti poslovanja na tržištu.		
155.	JOSIP MATIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.	Ovdje svatko priča o nekim dodatnim nametima i kontrolama prijevoznika dok se zanemari prava odgovornost agregatora a svi znamo što rade već 8 godina, svake godine su sve agresivniji i bezobrazniji.	Primljeno na znanje	Primlčjeno na znanje.
156.	HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.	<p>Pozdravljamo predloženo rješenje kojim se uspostavlja razmjena podataka između AKD-a i ministarstva nadležnog za unutarnje poslove radi vođenja Registra profesionalnih vozača, čime se jača kontrola uvjeta za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza te osigurava kontinuirano praćenje valjanosti kartica autotaksi vozača.</p> <p>Smatramo da je riječ o važnom iskoraku u digitalizaciji sustava nadzora te unaprjeđenju sigurnosnih i stručnih standarda u sektoru.</p> <p>Međutim, u cilju postizanja potpune transparentnosti i jednakih tržišnih uvjeta, smatramo da je potrebno dodatno razmotriti proširenje sustava kroz uspostavu jedinstvene javne evidencije licenciranih autotaksi prijevoznika i vozila (tzv. TX evidencija), kao dijela nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.</p> <p>Takva evidencija trebala bi biti javno dostupna i sadržavati osnovne podatke o:</p> <p>prijevozniku (pravnoj ili fizičkoj osobi - obrtniku), vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, broju aktivnih licenciranih vozača po prijevozniku, statusu licencija i dozvola,</p>	Nije prihvaćen	Važećim Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu uređeno je vođenje Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika, dok će se u svrhu transparentnosti i odraza stvarnog stanja broja autotaksi vozila na određenom području jedinice lokalne samouprave, te osiguranja učinkovitosti nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza, predloženim izmjenama Zakona, propisati obveza jedinica lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreb javne objave svih izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>osnovnim informacijama o načinu formiranja cijena sukladno pravilniku. Smatramo da bi takav model:</p> <p>povećao pravnu sigurnost korisnika, ojačao nadzor nad tržištem, smanjio prostor za neregistrirane i nelegalne oblike prijevoza, osigurao veću transparentnost tržišta usluga. Dodatno, ovakav sustav bi omogućio jasnije povezivanje prijevoznika, vozila i vozača u jedinstvenoj evidenciji, čime se osigurava bolja kontrola stvarne operativne strukture tržišta i jača odgovornost pojedinih sudionika u sustavu. Zaključno dakle, podržavamo predloženo rješenje, ali smatramo da je za cjelovitu funkcionalnost sustava nužno uspostaviti i javnu, objedinjenu TX evidenciju, koja bi osigurala višu razinu transparentnosti, nadzora i jednakih uvjeta poslovanja na tržištu autotaksi usluga.</p>		
157.	LEO LASIĆ	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.</p>	<p>Podržavam predloženu izmjenu kojom se propisuju da AKD po službenoj dužnosti pribavlja podatke potrebne za vođenje Registra profesionalnih vozača od ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.</p> <p>Pozitivnim smatram što se podaci o vozačima, vozačkim dozvolama, njihovu statusu, prekršajima i drugim relevantnim okolnostima prikupljaju službenim putem, umjesto da se oslanjaju isključivo na dokumentaciju koju dostavlja vozač ili prijevoznik. Time se smanjuje prostor za zlouporabe, olakšava nadzor i povećava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu.</p> <p>Međutim, Registar profesionalnih vozača ne bi smio ostati samo administrativna evidencija, već mora postati stvarni operativni alat za nadzor zakonitosti rada u cestovnom prijevozu, osobito u autotaksi djelatnosti.</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne razlikuje vrste autotaksi prijevoza ovisno o tome obavlja li se putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, već svi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz moraju ispunjavati jednako propisane uvjete i to, od načina obavljanja te vrste prijevoza sukladno zakonskoj definiciji, preko posjedovanja valjane licencije i dozvole pa do ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Stoga, Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Zakonom o radu</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Stoga predlažem da se jasno propiše kako se podaci iz Registra mogu koristiti za provjeru valjanosti kartice autotaksi vozača, statusa vozačke dozvole, izrečenih zabrana upravljanja, težih prometnih prekršaja, kvalifikacija vozača te njegove povezanosti s konkretnim prijevoznikom, obrtom ili pravnom osobom.</p> <p>Dodatno, nužno je osigurati povezivanje Registra s karticom autotaksi vozača, karticom vozila i evidencijom prijevoznika. Time bi se u svakom trenutku moglo nedvojbeno utvrditi tko upravlja vozilom, za kojeg prijevoznika radi, kojim vozilom obavlja prijevoz te ispunjava li sve propisane uvjete.</p> <p>U tom kontekstu predlažem i uvođenje obveznih posebnih registarskih oznaka za autotaksi vozila (TX tablica). Svako vozilo koje obavlja autotaksi prijevoz mora biti jasno i službeno prepoznatljivo kao takvo, bez obzira na način narudžbe – putem taksimetra, telefonskog poziva, neposredno, putem aplikacije, agregatora ili strane platforme.</p> <p>TX registarske oznake trebale bi biti obvezne za sva vozila u autotaksi djelatnosti, bez iznimke. Ne smije postojati razlika između vozila koja posluju kroz domaće prijevoznike i onih koja rade putem aplikacija ili platformi. Ako vozilo obavlja autotaksi prijevoz, mora biti vidljivo i provjerljivo kao takvo.</p> <p>Uvođenjem TX tablica znatno bi se unaprijedio nadzor na terenu. Putnici, inspekcija, policija, komunalni i prometni redari, kao i druga nadležna tijela, mogli bi jednostavno provjeriti je li vozilo registrirano i ovlašteno za autotaksi prijevoz. Time bi se smanjio prostor za rad neprijavljenih i neovlaštenih vozila, osobito onih koja posluju putem aplikacija.</p> <p>Predlažem i da se propiše obveza elektroničkih aplikacija i platformi da prije</p>		<p>uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>omogućavanja rada vozilu i prije svake dodjele vožnje provjere je li vozilo registrirano za autotaksi djelatnost, ima li valjanu karticu vozila te odgovarajuće TX registarske oznake. Platforma koja omogućuje rad vozilu koje ne ispunjava propisane uvjete mora snositi odgovornost.</p> <p>TX tablice ne bi smjele biti samo vizualna oznaka, već dio integriranog sustava nadzora. Registarska oznaka trebala bi biti povezana s karticom vozila, karticom vozača, prijevoznikom, licencijom te eventualnom platformom putem koje se prijevoz obavlja. Na taj način bi se u svakom trenutku moglo jasno utvrditi tko obavlja prijevoz, kojim vozilom i pod kojim uvjetima.</p> <p>Posebno je važno da se u ovaj sustav uključe i elektroničke aplikacije i platforme. Ako platforma omogućuje rad vozaču ili vozilu, dodjeljuje vožnje, prikazuje cijenu ili naplaćuje proviziju, tada mora imati zakonsku obvezu provjere statusa vozača, vozila i registarske oznake prije omogućavanja rada.</p> <p>Odgovornost ne smije ostati samo na vozačima i prijevoznicima, dok platforme koje u praksi upravljaju značajnim dijelom tržišta ostaju izvan stvarne kontrole. Vozilu ili vozaču koji ne ispunjava propisane uvjete ne smije biti omogućeno primanje narudžbi putem bilo koje aplikacije ili platforme.</p> <p>Također predlažem propisivanje obveze redovitog ažuriranja podataka u Registru, osobito u slučajevima promjene prijevoznika, poslodavca, obrta, pravne osobe, vozila, registarske oznake ili platforme putem koje se obavlja prijevoz. S obzirom na česte promjene u praksi, nužno je osigurati da Registar u svakom trenutku prikazuje stvarno stanje odgovornosti.</p> <p>Registar profesionalnih vozača trebao bi služiti i kao temelj za učinkovit</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>inspekcijski nadzor, kako bi nadležna tijela mogla brzo i pouzdano provjeriti status vozača, vozila, prijevoznika, registarske oznake i eventualne zabrane ili nepravilnosti. Bez takve povezanosti podataka nadzor će i dalje biti ograničen i nedovoljno učinkovit.</p> <p>Zaključno, podržavam digitalizaciju i službeno pribavljanje podataka, ali smatram da je potrebno napraviti dodatni iskorak. Registar mora postati aktivan, međusobno povezan sustav nadzora, integriran s karticama vozača i vozila, prijevoznicima, registarskim oznakama i platformama, a ne ostati samo pasivna evidencija. Samo takav pristup može učinkovito povećati sigurnost putnika, zaštititi zakonite prijevoznike i spriječiti nezakonito obavljanje autotaksi djelatnosti.</p>		
158.	LUCIA PETRINA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.	<p>Podržavam predloženu izmjenu kojom se propisuje da AKD po službenoj dužnosti pribavlja podatke potrebne za vođenje Registra profesionalnih vozača od ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.</p> <p>Smatram da je pozitivno da se podaci o vozačima, vozačkim dozvolama, statusu dozvole, prekršajima i drugim važnim okolnostima pribavljaju službenim putem, a ne isključivo preko dokumentacije koju dostavlja sam vozač ili prijevoznik. Time se smanjuje mogućnost zlouporabe, olakšava nadzor i povećava sigurnost putnika i drugih sudionika u prometu.</p> <p>Međutim, smatram da Registar profesionalnih vozača ne smije biti samo administrativna evidencija, nego stvarni operativni alat za nadzor zakonitosti rada u cestovnom prijevozu, posebno u autotaksi prijevozu.</p> <p>Predlažem da se jasno propiše da se podaci iz Registra profesionalnih</p>	Djelomično prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne razlikuje vrste autotaksi prijevoza ovisno o tome obavlja li se putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, već svi prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz moraju ispunjavati jednako propisane uvjete i to, od načina obavljanja te vrste prijevoza sukladno zakonskoj definiciji, preko posjedovanja valjane licencije i dozvole pa do ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Stoga, Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>vozača mogu koristiti za provjeru valjanosti kartice autotaksi vozača, statusa vozačke dozvole, izrečenih zabrana upravljanja, ozbiljnih prometnih prekršaja, kvalifikacija vozača i povezanosti vozača s određenim prijevoznikom, obrtom ili pravnom osobom. Također predlažem da se Registar poveže s karticom autotaksi vozača, karticom vozila i evidencijom prijevoznika, kako bi se u svakom trenutku moglo jasno utvrditi tko vozi, za kojeg prijevoznika vozi, kojim vozilom vozi i ispunjava li sve propisane uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza.</p> <p>Posebno predlažem da se za sva vozila koja su upisana za obavljanje autotaksi djelatnosti propiše obveza korištenja posebnih registarskih oznaka, odnosno TX tablica. Vozilo koje obavlja autotaksi prijevoz mora biti jasno, službeno i javno prepoznatljivo kao vozilo namijenjeno za autotaksi djelatnost.</p> <p>TX tablice trebale bi biti obvezne za sva vozila upisana u autotaksi djelatnost, neovisno o tome radi li vozilo putem klasičnog taksimetra, poziva, neposredne narudžbe, elektroničke aplikacije, agregatora ili strane platforme. Ne smije postojati razlika između vozila koja rade preko domaćih prijevoznika i vozila koja rade preko aplikacija ili platformi. Ako vozilo obavlja autotaksi prijevoz, mora biti vidljivo i provjerljivo kao autotaksi vozilo.</p> <p>Uvođenjem TX tablica značajno bi se olakšao nadzor na terenu. Putnik, inspekcija, policija, komunalni redari, prometni redari, država, lokalna samouprava i elektroničke platforme mogli bi jednostavno provjeriti je li vozilo stvarno registrirano i ovlašteno za autotaksi prijevoz. Time bi se smanjio prostor za rad neprijavljenih, neregistriranih ili</p>		<p>radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>neovlaštenih vozila koja se predstavljaju kao taksi, posebno putem aplikacija. Predlažem da se zakonom propiše obveza da svaka elektronička aplikacija ili platforma prije omogućavanja rada vozilu i prije dodjele vožnje mora provjeriti je li vozilo upisano za autotaksi djelatnost, ima li valjanu karticu vozila i ima li odgovarajuće TX registarske oznake. Platforma koja omogućuje narudžbe vozilu koje nije propisno registrirano za autotaksi djelatnost mora snositi odgovornost.</p> <p>TX tablice ne bi trebale biti samo vizualna oznaka, nego dio povezanog sustava nadzora. Registarska oznaka vozila trebala bi biti povezana s karticom vozila, karticom autotaksi vozača, prijevoznikom, obrtom ili pravnom osobom, licencijom i eventualnom platformom preko koje se vozilo koristi za prijevoz putnika. Na taj način bi se u svakom trenutku moglo utvrditi tko vozi, kojim vozilom, za kojeg prijevoznika i pod kojim uvjetima.</p> <p>Posebno je važno da se u sustav uključe i elektroničke aplikacije i platforme putem kojih se naručuje autotaksi prijevoz. Ako platforma vozaču ili vozilu omogućuje rad, dodjeljuje vožnje, prikazuje vozilo putnicima, određuje ili prikazuje cijenu, naplaćuje proviziju ili na drugi način sudjeluje u organizaciji prijevoza, tada mora imati zakonsku obvezu provjere statusa vozača, vozila i TX registarske oznake u odgovarajućim evidencijama prije nego omogući rad ili dodijeli vožnju.</p> <p>Nije dovoljno da se odgovornost prebaci samo na vozača i prijevoznika, dok platforme koje u praksi upravljaju velikim dijelom tržišta ostaju izvan stvarne kontrole. Ako vozač nema važeću dozvolu, nema valjanu karticu, ima zabranu upravljanja, vozilo nema valjanu karticu ili nema propisanu TX registarsku</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>oznaku, nijedna aplikacija ili platforma ne bi smjela omogućiti primanje narudžbi.</p> <p>Predlažem da se propiše i obveza redovitog ažuriranja podataka u Registru, posebno u slučaju promjene poslodavca, prijevoznika, obrta, pravne osobe, vozila, registarske oznake ili platforme preko koje vozač obavlja prijevoz. U praksi se vozači i vozila često premještaju između različitih subjekata, agregatora i platformi, pa je nužno da Registar jasno pokazuje tko je u svakom trenutku odgovoran za rad vozača i vozila.</p> <p>Smatram da bi Registar profesionalnih vozača trebao služiti i kao temelj za učinkovit inspekcijski nadzor, kako bi nadležna tijela mogla brzo provjeriti status vozača, vozila, prijevoznika, TX registarske oznake i eventualne zabrane ili nepravilnosti. Bez takve povezanosti podataka, nadzor će i dalje biti spor, nepotpun i neučinkovit.</p> <p>Podržavam digitalizaciju i službeno pribavljanje podataka, ali smatram da se mora napraviti korak više. Registar mora biti živi sustav nadzora, povezan s karticom vozača, vozilom, prijevoznikom, TX tablicama i platformama, a ne samo pasivna evidencija. Samo tako se može povećati sigurnost putnika, zaštititi zakonite prijevoznike i spriječiti da osobe i vozila koja ne ispunjavaju uvjete i dalje rade putem aplikacija ili agregatora.</p>		
159.	VJEKOSLAV MARIJANO VIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.	<p>TX TABLICE trebaju biti obavezne, jer to je jedini način putnici i kontrolne institucije znaju da je to poslovno vozilo.</p> <p>Tako bi vjerujem bilo minimalno 20 % manje vozila na cesti koji nisu tax i prijevoznici i koji to rade povremeno ili vikendom.</p> <p>Jee ne bi ovi silni BMW X 6 ,Mercedes S klasa i Tesle bile u taxiju jer bi im u prometnoj pisalo taxi prijevaz i izgubili bi na</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			vrijednosti više nego bi zaradili za vikend sesije taxiiranja njihove djece, unučadi ili nekoga kome bi dalai vozilo da se povremeno bave taxiranjem.		
160.	ANTONIO ŠAKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.	Predlažem samo da ovaj Registar bude i javno dostupan, isto kao što će i popis izdanih dozvola JLS-a s pripadajućim reg. oznakama biti javno dostupan.	Nije prihvaćen	Dostupnost podataka sadržanih u Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika uređeno je u skladu sa propisima o zaštiti osobnih podataka
161.	UDRUGA TAXISTA ZADAR	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.	Sa kolegicom se slažemo za TX registrarske pločice ,samo koliko shvaćamo da nadležno ministarstvo hoće olakšati u kontroli službama, jeli tablice tko ima na vozilu brži će ih zaustavljati po cesti i kontrolirati.	Primljeno na znanje	Uvjet za izdavanje posebnih registrarskih pločica je posjedovanje Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, čime će se osigurati jednoznačno i jasno označavanje autotaksi vozila u prometu radi prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika.
162.	ANITA JAKŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 4.	Podržavam automatizaciju pribavljanja podataka od MUP-a po službenoj dužnosti jer to ubrzava postupak izdavanja kartica i osigurava kontinuiranu provjeru uvjeta za vozače. Međutim, tražim da se osigura maksimalna ažurnost tih podataka kako se ne bi događalo da legalni vozač bude onemogućen u radu zbog administrativne pogreške u sinkronizaciji sustava. Također, ovaj sustav digitalne provjere dodatni je dokaz da su fizičke TX pločice suvišne, jer država sada ima mogućnost u realnom vremenu provjeriti status svakog vozača i vozila kroz digitalne baze podataka.	Djelomično prihvaćen	Uvjet za izdavanje posebnih registrarskih pločica je posjedovanje Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, čime će se osigurati jednoznačno i jasno označavanje autotaksi vozila u prometu radi prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika.
163.	ANITA JAKŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Kod velikog broja prijevoznika, posebice onih koji poslovanje obavljaju putem paušalnog obrta, autotaksi vozilo ujedno je i primarno privatno vozilo vlasnika. Trajno označavanje takvih vozila specifičnim registrarskim pločicama (TX) stvara nepotrebne poteškoće pri korištenju vozila izvan radnog vremena. Takvo	Nije prihvaćen	Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registrarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, dok će se izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, za autotaksi vozila propisati posebne registrarske TX pločice koje će se izdati uz

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			vizualno obilježje sugerira obavljanje djelatnosti i u trenucima kada se vozilo koristi u privatne svrhe ili tijekom putovanja izvan područja za koje je izdana dozvola. To dovodi do neopravdanih zaustavljanja, učestalih kontrola i narušavanja privatnosti vlasnika, iako je skidanjem krovne oznake vozilo prestalo sudjelovati u prometu kao taksi. Smatramo da digitalni nadzor kroz Bazu licencija nudi modernije rješenje koje ne opterećuje privatni život i imovinu prijevoznika		uvjet posjedovanja Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, a sve u svrhu jednoznačnog i jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu radi prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika.
164.	SRĐAN HAČEK	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Definitivno dobra odredba, barem 30-40% vozila koja obavljaju taksi djelatnost nemaju upisanu taksi djelatnost u prometnoj dozvoli. Na ovaj način će se takva vozila odmah isticati jer neće moći dobiti TX tablicu.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
165.	MIRALEM BAŽDAR	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Uvođenje posebnih TX registarskih oznaka smatram pozitivnim korakom jer značajno olakšava kontrolu policiji i komunalnim redarima te skraćuje postupak nadzora s nekoliko sati na svega nekoliko sekundi. Potpunu transparentnost, međutim, moguće je postići jedino uspostavom Središnjeg registra prijevoza putnika koji bi u realnom vremenu povezivao Poreznu upravu, Ministarstvo prometa i digitalne platforme poput Ubera i Bolta. U tom bi slučaju TX oznake imale funkciju javnog certifikata.Međutim izrada takvog registra je tehnički i administrativni labirint a ne samo „pisanje koda”.Takav registar bi morao u realnom vremenu povlačiti podatke iz Porezne uprave (dugovi),MUP-a (kaznene evidencije i registracije),Ministarstva prometa (licence) i digitalnih platformi poput Ubera i Bolta.Ti sustavi često koriste različite tehnologije i protokole.Da bi takav sustav bio učinkovit,on ne smije biti trom.Ako firma danas ode u blokadu,ona već sutra ne bi	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>smjela moći primati vožnje. Osigurati takvu brzinu na državnim serverima je ogroman izazov. Uber i Bolt su privatne tvrtke koje nerado dijele svoje poslovne podatke sa državom. Osim izrade, takav sustava zahtjeva stalno održavanje i vojsku ljudi koji će provjeravati greške u sinkronizaciji.</p> <p>Zaključno, iako TX oznake same po sebi ne rješavaju u potpunosti problem ilegalnog taksiranja, njihova učinkovita i ujednačena primjena, uz jednostavnu proceduru registracije i odjave, može značajno doprinijeti uređenju tržišta.</p>		
166.	BORNA TOVERNIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>Uvođenje posebnih TX registarskih oznaka može doprinijeti lakšoj vizualnoj identifikaciji vozila koja obavljaju autotaksi prijevoz, no u praksi otvara niz operativnih i pravnih pitanja koja bi trebalo dodatno razmotriti.</p> <p>Velik dio prijevoznika posluje kroz paušalne obrte, pri čemu je vozilo često istovremeno i poslovno i privatno sredstvo. Trajno označavanje TX pločicama u takvim slučajevima otežava svakodnevno korištenje vozila izvan radnog vremena te može dovesti do učestalih kontrola i nepotrebnih zastoja, iako vozilo u tom trenutku ne obavlja djelatnost.</p> <p>Dodatni problem predstavlja financiranje vozila putem leasinga. U praksi, velik broj paušalnih obrtnika vozila uzima na fizičku osobu, a leasing kuće često imaju strože uvjete kada je riječ o vozilima koja se koriste za komercijalne svrhe poput autotaksi prijevoza. Uvođenje TX registarskih oznaka jasno bi označilo vozilo kao radno sredstvo, što bi moglo dovesti do odbijanja zahtjeva za leasing ili nepovoljnijih</p>	Nije prihvaćen	<p>Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, dok će se izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, za autotaksi vozila propisati posebne registarske TX pločice koje će se izdati uz uvjet posjedovanja Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, a time će jednoznačno i jasno označavanje autotaksi vozila posebnim registarskim pločicama olakšati prepoznatljivost i identifikaciju i osigurati učinkovitost nadzora ove vrste djelatnosti. Ostali prijedlozi odnose se na područja koja se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>uvjeta financiranja, osobito za manje prijevoznike. Time se direktno otežava ulazak u djelatnost i obnova voznog parka.</p> <p>Poseban izazov predstavlja i prekogranično kretanje. Vozila koja prelaze granicu (npr. prema Sloveniji ili drugim državama članicama EU) mogu biti izložena nerazumijevanju ili dodatnim kontrolama zbog specifičnih nacionalnih oznaka, iako ne obavljaju prijevoz u toj državi. Time se nepotrebno otežava mobilnost i svakodnevno poslovanje prijevoznika koji djeluju u međunarodnom okruženju.</p> <p>Smatram da fizičko označavanje vozila ne može zamijeniti učinkovit nadzor. Dugoročno bi se veći učinak postigao razvojem centraliziranog digitalnog sustava koji bi u realnom vremenu povezivao podatke o licencama, vozilima i aktivnim vožnjama (uz uključivanje nadležnih tijela i digitalnih platformi). Takav pristup omogućio bi precizniju kontrolu uz znatno manje administrativno i operativno opterećenje za prijevoznike.</p>		
167.	MARIN CRNČIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Ukoliko se razmatra uvođenje novih TX tablica što je sa dosadašnjim personaliziranim tablicama? Tko snosi trošak tih tablica koje se sada više neće moći koristiti? Znači li da svi moramo raditi nove prometne i nove evidencije vozila? Umjesto toga predlažem označavanje vozila naljepnicom i to prilikom dobivanja uvjerenja o posebnim uvjetima na tehničkom pregledu, slično kao i naljepnica o valjanosti tehničkog pregleda.	Nije prihvaćen	Troškove usklađivanja s predloženim novim uvjetima poslovanja u vezi pribavljanja dozvola za autotaksi prijevoz i označavanja vozila kojim se obavlja autotaksi prijevoz posebnim registarskim pločicama snose poslovni subjekti. Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu nije uređen postupak registracije vozila, već Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.
168.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	Predloženom odredbom kojom se uvodi obveza posebnih registarskih pločica za sva autotaksi vozila u Republici Hrvatskoj nameće se nacionalna obveza čija svrhovitost i	Nije prihvaćen	Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, dok će se

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>razmjernost nisu opravdane.</p> <p>Problemi identifikacije vozila i nadzora koji se u praksi pojavljuju vezani su prije svega uz posebnu zonu u Dubrovniku te eventualno još neke rijetke mikrolokacije s posebnim režimima pristupa. Ne radi se, dakle, o problemu koji postoji na području cijele Republike Hrvatske niti o poteškoći koja pogađa sve jedinice lokalne samouprave.</p> <p>Unatoč tome, zbog potreba takvih ograničenih lokalnih situacija uvodi se trajna obveza svim autotaksi prijevoznicima u državi, uključujući i ona područja na kojima takva potreba uopće ne postoji.</p> <p>Dodatno, brojna vozila kojima se obavlja autotaksi djelatnost ujedno se koriste i za osobne potrebe vlasnika, potrebe obrta ili trgovačkog društva, prijevoz za vlastite potrebe te putovanja u inozemstvo. Uvođenjem posebnih registarskih pločica takva se vozila trajno označavaju kao autotaksi vozila i kada ne obavljaju autotaksi djelatnost.</p> <p>Takvo rješenje stvara dodatne troškove, administrativne obveze i nepotrebno opterećenje velikom broju poduzetnika, bez razmjerne koristi za sustav u cjelini.</p> <p>Istodobno, provedba takve mjere zahtijevala bi i značajan organizacijski, tehnički i financijski angažman države kroz izradu novih registarskih pločica, prilagodbu evidencija, administrativne postupke i operativni rad nadležnih tijela, također bez razmjernog učinka u odnosu na problem koji se nastoji riješiti.</p> <p>Posebne registarske pločice same po sebi ne rješavaju temeljne probleme tržišta autotaksi prijevoza, poput nezakonitog rada, kvalitete usluge, nepoštene naplate ili nedostatnog nadzora. Njima se eventualno rješavaju uski problemi identifikacije vozila na</p>		<p>izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, za autotaksi vozila propisati posebne registarske TX pločice koje će se izdati uz uvjet posjedovanja Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, a time će jednoznačno i jasno označavanje autotaksi vozila posebnim registarskim pločicama olakšati prepoznatljivost i identifikaciju i osigurati učinkovitost nadzora ove vrste djelatnosti.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ograničenom broju specifičnih lokacija.</p> <p>Ako pojedine jedinice lokalne samouprave imaju potrebu posebne identifikacije vozila radi nadzora pristupa određenim zonama, to se može rješavati lokalnim dozvolama, digitalnim evidencijama, kamerama za prepoznavanje registarskih oznaka ili drugim ciljanim mjerama, bez nametanja nacionalne obveze svim autotaksi prijevoznicima.</p> <p>Stoga se predlaže brisanje predmetne odredbe.</p>		
169.	VJEKOSLAV MARIJANO VIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>TX TABLICE su prva stvar koju ovaj zakon treba odobriti. Komentari da se auto koristi privatno, paušali obrti i tako dalje nisu opravdanje. Vi se bavite taxi prijevozom i kao takvi ste registrirani. Oni koji obavljau tu djelatnost 365 dana u godini se ne protive a oni koji paušalno rade 2 mjeseca u Dubrovniku, Zadru ili mjesec dana uza Advent u Zagrebu ne moraju raditi ako ne žele. To će odraditi oni koji žive od toga 365 dana.</p> <p>Na kraju nekorektno je uzimati samo vrhnje u sezoni a kada padne snijeg ili veća kiša da to rade samo oni koji moraju jer od toga žive.</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
170.	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>U članku 13. stavku 1. riječ: „starost,“ briše se.</p> <p>Iza stavka 2. dodaje se novi stavak 3. koji glasi:</p> <p>„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz označavaju se registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila sukladno posebnom propisu.“.</p> <p>Nadopuna teksta:</p> <p>„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz označavaju se registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila sukladno posebnom propisu i vrijede do isteka važenja dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>U slučaju da autotaksi prijevoznik ne produži</p>	Nije prihvaćen	Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, dok će se Zakonom o sigurnosti prometa na cestama normirati uvjeti izdavanja, odnosno prestanka važenja posebnih registarskih pločica.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>dozvolu za obavljanje autotaksi vozila koja se izdaje za svako pojedino vozilo, prijevoznik je dužan u roku koji propisuje MUP putem posebnog propisa vratiti registarske pločice namijenjene za autotaksi prijevozom.</p>		
171.	LEO LASIĆ	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.</p>	<p>Podržavam predloženu izmjenu kojom se propisuju da se vozila za autotaksi prijevoz označavaju posebnim registarskim pločicama sukladno posebnom propisu. Uvođenje posebnih registarskih oznaka (TX tablica) smatram ključnom mjerom za povećanje transparentnosti, uvođenje reda na tržištu i učinkovitiji nadzor autotaksi djelatnosti. Vozilo koje obavlja autotaksi prijevoz mora biti jasno i službeno prepoznatljivo kao registrirano i ovlašteno za tu svrhu.</p> <p>Takve oznake trebale bi biti obvezne za sva vozila koja sudjeluju u autotaksi prijevozu, bez obzira na način narudžbe - putem taksimetra, telefonskog poziva, neposredno, putem aplikacija, agregatora ili stranih platformi. Ne smije postojati razlika između „klasičnih“ taksija i vozila koja rade putem digitalnih platformi. Svako vozilo koje obavlja autotaksi prijevoz mora imati propisane oznake.</p> <p>Uvođenje TX tablica značajno bi olakšalo nadzor na terenu. Putnici, inspekcija, policija i druga nadležna tijela mogli bi jednostavno provjeriti status vozila, čime bi se smanjio prostor za rad neprijavljenih ili neovlaštenih vozila, osobito onih koja posluju putem aplikacija.</p> <p>Međutim, ova mjera neće biti dovoljno učinkovita ako se ne propišu i jasne obveze za elektroničke aplikacije i platforme. Predlažem da se zakonom izričito odredi da platforma prije omogućavanja rada vozilu i prije svake dodjele vožnje mora provjeriti je li vozilo registrirano za autotaksi djelatnost, ima li valjanu karticu vozila, dozvolu i</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, dok će se izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, za autotaksi vozila propisati posebne registarske pločice koje će se izdati uz uvjet posjedovanja Potvrde o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz, a sve radi jednoznačnog i jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu u svrhu prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika. Potrebno je navesti da je dosadašnji uvjet starosti vozila brisan radi usklađivanja odredbe sa Odlukom Ustavnog suda broj: U-II-1900/2019 od 16. studenog 2021. („Narodne novine“, br. 127/21.). Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>propisane registarske oznake. U protivnom, platforma mora snositi odgovornost za omogućavanje nezakonitog rada.</p> <p>Također smatram da TX tablice ne bi smjele biti samo vizualna oznaka, već dio integriranog sustava nadzora. Registarska oznaka vozila treba biti povezana s karticom vozila, karticom vozača, prijevoznikom, licencijom te eventualnom platformom putem koje se obavlja prijevoz. Time bi se omogućilo da se u svakom trenutku jasno utvrdi tko obavlja prijevoz, kojim vozilom i pod kojim uvjetima.</p> <p>S druge strane, problematičnim smatram brisanje pojma „starost“ iz odredbi koje se odnose na posebne uvjete za vozila. Ako se u potpunosti ukloni možućnost propisivanja uvjeta vezanih uz starost vozila, postoji rizik povećanja broja starijih i potencijalno slabije održanih vozila u autotaksi djelatnosti. To je posebno izraženo na tržištu gdje pritisak na cijene dovodi do smanjenih ulaganja u održavanje.</p> <p>Iako starost vozila ne mora biti jedini kriterij, nužno je jasno propisati sigurnosne, tehničke i kvalitativne standarde. Vozilo koje prevozi putnike mora biti tehnički ispravno, redovito održavano, sigurno i primjereno javnom prijevozu. Ako se odustaje od kriterija starosti, tada je potrebno uvesti druge jednako učinkovite mehanizme kontrole kvalitete i sigurnosti.</p> <p>Pozitivnim smatram i to što ministar pravilnikom određuje način formiranja cijena autotaksi usluge, ali držim da to ne bi smjelo biti ograničeno samo na maksimalnu cijenu. Dok maksimalna cijena štiti korisnike od previsokih iznosa, minimalna cijena štiti prijevoznike i vozače od dampinga, nelojalne konkurencije i rušenja cijene rada.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Stoga predlažem da se omogući određivanje minimalne i maksimalne cijene autotaksi usluge na razini jedinica lokalne i regionalne samouprave, uzimajući u obzir različite uvjete poslovanja u turističkim središtima, velikim gradovima i manjim sredinama.</p> <p>Minimalna cijena trebala bi predstavljati zaštićeni iznos koji pripada prijevozniku odnosno vozaču za stvarno obavljenu uslugu. Provizija platforme mora biti transparentna i obračunata iznad tog iznosa, uz pripadajuće porezne obveze, kako bi se spriječilo prebacivanje poslovnog rizika na vozače.</p> <p>Na kraju, predlažem povezivanje podataka o registarskim oznakama, karticama vozila i vozača, dozvolama, prijevoznicima i platformama u jedinstveni sustav dostupan nadležnim tijelima. Bez takve integracije, posebne registarske oznake neće ostvariti svoj puni učinak.</p> <p>Zaključno, predložena izmjena ide u dobrom smjeru jer povećava prepoznatljivost i nadzor autotaksi vozila. Međutim, za stvarni učinak potrebno je osigurati obveznu primjenu za sve sudionike na tržištu, jasno definirati odgovornost platformi, propisati adekvatne tehničke standarde vozila te omogućiti uvođenje i minimalnih i maksimalnih cijena autotaksi usluge.</p>		
172.	NIKŠA PASQUALIC CHIO	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>Predlažem obavezno uvođenje ograničavanja MINIMALNE cijene prijevoza po kilometru. Bilo bi nekako pošteno da se preduhitri inflacija i da se odredi minimalna cijena po jednom kilometru koliko je 1 Litra Eurodiesela u RH te da se iste ažuriraju svaki mjesec. Ovako bi trajno riješili problem a i spriječili dumping cijena od strane Uber-a i Bolt-a kojem stalno svjedočimo. Ne znam jesmo li svjesni da je taksi prijevoz često jeftiniji od Javnog gradskog prijevoza kad imamo 3 ili 4 putnika u autu</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			a to je neodrživo? Javni Gradski prijevoz financiramo svi porezni obveznici a onda smo dopustili ugrožavanjke istog dampinskim cijenama taksi prijevoza!		
173.	OBRTNIČKA KOMORA ISTARSKOŽUPANIJE UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Predlažemo ograničiti flotu kojom se obavlja autotaksi prijevoz na maksimalno 5 vozila po subjektu. Subjekti koji upravljaju velikim flotama to koriste za koncentraciju tržišta i zaobilaženje propisa, za nelojalnu konkurenciju a lakoća likvidacije društva u dugovima i otvaranje novog društva omogućava da kroz takva društva ne plaćaju nikakve obveze ni prema državi, niti prema lokalnoj samoupravi, niti prema svojim radnicima – vozačima.	Nije prihvaćen	Ograničavanje broja vozila kojima se obavlja djelatnost autotaksi prijevoza putnika, po prijevozniku, nije opravdano sa stajališta slobode poduzetništva, tržišnog natjecanja, a i utjecaja na kvalitetu i dostupnost usluge autotaksi prijevoza.
174.	SILVIO OZIMEC	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Stječe se dojam da je prijedlog uvođenja posebnih taxi tablica vođen nakanom isključivanja konkurencije- onih koji obavljaju povremene poslove prijevoza putnika za razliku od onih kojima je to primarna djelatnost, odnosno da se ostale pravne osobe odvratiti od obavljanja posla, a ne da bi se time postiglo bolje pravno uređenje materije. Nije li dovoljno da je obavezno istaknuto na automobilu taxi tabla, naziv pravnog subjekta i kartica vozača taxi vozila? U komentarima u savjetovanju je smisljeno naveden komentar (prelazak granice, leasing, može se dodati i banalni primjer - potencijalna vožnja sa posebnim taxi tablicama u privatne svrhe, a vozač mora biti u nekom trenutku testiran na alkohol i koncentracija je prisutna ali manje od 0.5 promila, pa se postavlja pitanje dokazivanja pred službenom osobom da li je u tom trenutku vozio kao pravna ili fizička osoba). Također, time bi sigurno bio stavljen i dodatni namet za posebne tablice , posebni tehnički pregled i vjerojatno skuplje osiguranje vozila. Ima li stoga svrhu ova	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>inicijativa a vezano uz taxi tablice, uz već prethodno navedene elemente identifikacije taxi vozila i vozača, osim dodatne komplikacije zakona, još i da se dodatno financijski opterete pravne osobe? Jer ako sve pravne osobe koje plaćaju porez imaju pravo u savjetovanjima da se i njih poslušaju, tada se trebaju i što objektivnije sagledavati činjenice i napraviti diskrecija od potencijalnih subjektivnih razmišljanja pojedinih sudionika.</p> <p>Ukoliko bi te pravne osobe koje povremeno obavljaju taxi prijevoz, odustale od obavljanja poslovanja zbog potencijalnog zakona u kojem bi kao posljedica bila nabavljanje posebnog vozila za isključivo obavljanje taxi prijevoza, to bi bio udarac i za državu koja bi se odrekla značajnog dijela prihoda.</p>		
175.	NATAŠA, OBRT ZA AUTOTAKS I PRIJEVOZ, VL. JOSIP DEDO, DUBROVNI K, GORNJI KONO 25 B	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>Poštovani,</p> <p>ovim putem želim izraziti svoje mišljenje u okviru javnog savjetovanja vezanog uz regulaciju taksi usluga u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Smatram kako je iznimno važno da se uz već predloženo određivanje maksimalne cijene taksi usluga, u zakon uvrsti i jasno definiranje minimalne cijene vožnje. Minimalna cijena trebala bi biti određena na način da prati ključne ekonomske pokazatelje, prvenstveno stopu inflacije i kretanje cijena goriva. Time bi se osigurala dugoročna održivost poslovanja za pružatelje usluga, ali i spriječilo neloyalno tržišno natjecanje kroz dampinške cijene koje dugoročno štete cijelom sektoru.</p> <p>Ujedno želim pohvaliti prijedlog uvođenja maksimalne cijene, jer smatram da je to nužna mjera zaštite potrošača. Takva regulacija može učinkovito suzbiti neprimjerene prakse pojedinaca koji, koristeći situacije povećane potražnje, neopravdano podižu cijene i time</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			narušavaju povjerenje u cijelu djelatnost. Kombinacija minimalne i maksimalne cijene doprinijela bi stabilnijem, pravednijem i transparentnijem tržištu taksi usluga, na korist i korisnika i pružatelja usluga. S poštovanjem, Josip Dedo.		
176.	VLAHO ĐEVOIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Uvođenje minimalne ekonomske cijene prijevoza Smatramo nužnim uvođenje odredbe o minimalnoj financijski održivoj cijeni kilometra/usluge. Trenutačna potpuna liberalizacija bez donje granice dovodi do "dampig cijena" koje je često ispod operativnih troškova (gorivo, amortizacija, osiguranje). Argument: Cijena koja ne pokriva osnovne troškove izravno ugrožava sigurnost prometa jer prijevoznici štede na održavanju vozila i odmaranju vozača kako bi opstali na tržištu. Određivanje minimalne cijene osiguralo bi fer utakmicu i dugoročnu održivost struke. Predlažem da Cijena usluga taxi prijevoza treba pratiti rast inflacije ili bar rast cijene goriva. Uvođenje TX tablica- Ovakva mjera omogućuje trenutačnu vidljivost i lakši nadzor od strane policije i raznih ispenkcija . Time se eliminiraju nelegalni prijevoznici ("divlji" taksisti) ali bih napomenuo da će divljih prijevoznika biti i dalje ,ali su manje vidljivi.	Djelomično prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza
177.	NENAD ZELIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Poštovani, Uvođenje posebnih registarskih pločica podržavam, jer će vjerojatno donekle uvesti reda u taksi djelatnost. Problem je u provedbi i tumačenju postojećih zakona. Naime opće zastupljeno tumačenje je kako oni taksi prijevoznici koji voze preko digitalnih platformi (najčešće preko agregatora) ne moraju imati u prometnu dozvolu upisanu	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>namjenu i samim time preventivni tehnički pregled sukladno članku 257. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, a navedeni vozači to pravdaju na način da izjavljuju kako oni nisu taksisti iako bez zadržke koriste sve pogodnosti taksi prijevoza (zaustavljanje na taksi stajalištima, vožnja dijelom prometnica obilježenim samo za taksi i javni gradski prijevoz itd). Dosljednim nadzorom navedenog velikim dijelom bi se uveo red u taksi prijevoz (i prije uvođenje posebnih registracijskih oznaka) i smanjio pritisak na dijelove gradova u kojima je promet rezerviran za taxi i JGP.</p> <p>Tumačenje kako je dovoljan tzv. "žuti papir" (iako nigdje nije propisano da bude žuti, ali valjda da na neki način zamjeni žuti karton preventivnog pregleda) je potpuni promašaj jer je to samo dokaz da vozilo može biti taksi vozilo, ali ne i dokaz da to jest. Povucite paralelu između "tzv žutog papira" i "plavog papira" na tehničkom pregledu vozila. Uzmite "plavi papir" na tehničkom nakon pregleda vozila i otiđite voziti bez produljenja važenja prometne dozvole, vjerojatno vas čeka poprilična kazna. Tako i sa "žutim papirom", isti bi trebao služiti samo za upis namjene u prometnu dozvolu.</p> <p>Ali ovakav način tumačenja je pogodovanje agregatorima koji svakih 2,5 mjeseci gase jednu tvrtku i cijelu flotu u nekoliko sati prebacuju na drugu tvrtku uključujući i aktivaciju na digitalnim platformama. Da se postupa po zakonu morali bi svaki puta mijenjati sve dokumente uključujući i prometnu dozvolu.</p> <p>U RH nisu loši zakoni već njihova provedba, a tek ona tumačenja kako nešto nije u nadležnosti jednog već drugog ministarstva kao da se radi o drugoj državi, kao da ministarstva nisu u istoj vladi.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			Pravilnikom obavezno pored najviše propisati i najnižu cijenu taksi usluge kako bi se izbjegle dampinške cijene.		
178.	ŽIVANA BEGIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Registarske oznake za taksi vozila bi se trebala razlikovati od registarskih oznaka vozila u privatnom vlasništvu. Svakodnevno svjedočimo da se autotaksi prijevoz obavlja vozilima za koja nisu ishodovane licence i dozvole i na ovaj način bi se bar donekle mogla spriječiti ovakva nepoštena praksa. Predlažem da vozila imaju prednju tablicu istu kao i privatna vozila (bijela boja podloge), sa oznakom grada, kao i dosad, a da se stražnja oznaka samo razlikuje boji (žuta podloga). Na ovakav način to jako dobro funkcionira u nekim zemljama EU (Španjolska). Na ovaj način bi se izbjegle neugodnosti prilikom korištenja vozila u privatne svrhe, posebno tijekom prelaska državne granice.	Djelomično prihvaćen	Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, dok će se izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama za autotaksi vozila propisati izdavanje posebnih registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a sve radi jednoznačnog i jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu u svrhu prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika.
179.	IGOR KLIŠANIN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Poštovani, vezano uz nadzor i identifikaciju vozila koja obavljaju autotaksi prijevoz, smatram kako je potrebno uvesti uravnotežen sustav koji kombinira vizualnu prepoznatljivost i digitalni nadzor. U praksi brojnih država članica EU koristi se model u kojem vozila imaju određeni oblik vizualne identifikacije, poput oznake ili naljepnice, što omogućuje lakšu kontrolu na terenu. Međutim, s obzirom na razvoj digitalnih platformi, smatram kako vizualna identifikacija sama po sebi nije dovoljna, već ju je potrebno nadopuniti obveznim digitalnim sustavom evidencije. Stoga predlažem: -uvođenje diskretne, ali jasno propisane oznake na vozilu (naljepnica ili identifikacijski broj), bez potrebe za rigidnim ograničavanjem privatne uporabe vozila	Nije prihvaćen	Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, radi jednoznačnog i jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu u svrhu prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika. Zakonom o radu uređen je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>-uspostavu centralne digitalne evidencije vozila i vozača dostupne nadležnim tijelima</p> <p>-obvezu digitalnih platformi da u stvarnom vremenu vode evidenciju aktivnih vozača i vozila te preuzmu aktivnu ulogu u provedbi kontrole, uključujući provjeru valjanosti vozila i vozača prije omogućavanja rada, onemogućavanje rada vozilima koja ne ispunjavaju propisane uvjete te suradnju s nadležnim tijelima kroz razmjenu podataka</p> <p>Time se postiže učinkovitija kontrola sustava bez nepotrebnog administrativnog opterećenja i bez ograničavanja fleksibilnosti korištenja vozila.</p> <p>Kombinacija vizualne identifikacije, digitalnog nadzora i jasno definirane odgovornosti platformi predstavlja suvremen i provediv model koji može osigurati transparentnije i pravednije tržište autotaksi prijevoza</p>		
180.	UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>U članku 13. stavku 1. riječ: „starost,“ briše se.</p> <p>Iza stavka 2. dodaje se novi stavak 3. koji glasi:</p> <p>„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz označavaju se registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila sukladno posebnom propisu.“.</p> <p>Nadopuna teksta:</p> <p>„(3) Vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz označavaju se registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila sukladno posebnom propisu i vrijede do isteka važenja dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>U slučaju da autotaksi prijevoznik ne produži dozvolu za obavljanje autotaksi vozila koja se izdaje za svako pojedino vozilo, prijevoznik je dužan u roku koji propisuje MUP putem posebnog propisa vratiti registarske pločice namijenjene za autotaksi prijevozom.</p>	Nije prihvaćen	Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, dok će se Zakonom o sigurnosti prometa na cestama normirati uvjeti izdavanja, odnosno prestanka važenja posebnih registarskih pločica.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
181.	BOJAN JOVANOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>Ispred tvrtke Bolt Services HR dostavljam sljedeći komentar:</p> <p>Podržavamo učinkovitiji nadzor i identifikaciju vozila u autotaksi prijevozu, no smatramo da umjesto uvođenja posebnih "TX" registarskih oznaka treba raditi na daljnjoj digitalizaciji sustava.</p> <p>U pogledu nadzora, "TX" tablica će identificirati autotaksi vozilo, ali ne može dati odgovor je li to vozilo u aktivnom obavljanju usluge. Postavlja se pitanje redundantnosti ovog prijedloga jer su propisana pravila u velikoj mjeri dostatna za jednostavnu vizualnu provjeru je li riječ o autotaksi vozilu, uključujući autotaksi oznaku na krovu vozila i propisane informacije koje su sastavni dio vanjskog označavanja vozila.</p> <p>Ako je cilj spriječiti pojedinačne slučajeve skrivanja ili uklanjanja registarskih pločica radi izbjegavanja posebnih lokalnih režima, smatramo da se taj problem ne može učinkovito riješiti uvođenjem nove kategorije registarskih oznaka za cijeli sektor. Takvo postupanje pojedinaca potrebno je adresirati ciljanim nadzorom i sankcioniranjem, a ne uvođenjem dodatne administrativne i financijske obveze za sve prijevoznike.</p> <p>Uvođenje posebnih "TX" tablica otvorit će niz praktičnih i operativnih pitanja. Prijevoznici će biti izloženi dodatnim troškovima, osobito ako će morati raspolagati dvostrukim registarskim pločicama za isto vozilo (ako takva mogućnost uopće bude na raspolaganju) ili provoditi dodatne administrativne postupke prilikom promjene statusa vozila. Također, velik broj prijevoznika koristi vozila i u privatne svrhe, izvan vremena obavljanja autotaksi prijevoza. U takvim okolnostima stalna</p>	Nije prihvaćen	Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana je pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica za vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, radi jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu u svrhu prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ili česta zamjena tablica nije praktično rješenje u svakodnevnom životu.</p> <p>Dodatno, vozilo koje je označeno "TX" tablicama moglo bi biti podložno čestim zaustavljanjima i provjerama i u situacijama kada se ne koristi za obavljanje djelatnosti, primjerice tijekom privatnog putovanja s obitelji ili poznanicima. Time bi se mogla stvarati nepotrebna nelagoda, administrativno opterećenje nadzora i nerazumijevanje na terenu, bez stvarnog doprinosa sigurnosti ili zakonitosti prijevoza.</p> <p>Posebno ističemo problem zamjenskih vozila u slučaju kvara ili oštećenja primarnog vozila. U praksi prijevoznik mora imati mogućnost brzo osigurati zamjensko vozilo kako bi mogao nastaviti obavljati djelatnost. Ako i zamjensko vozilo mora imati TX tablice, postavlja se pitanje koliko bi takav sustav bio provediv i koliko bi dodatno otežao kontinuitet poslovanja. Isto pitanje posebno je važno za vozila koja su u najmu ili leasingu, s obzirom na to da je takvih vozila u sektoru značajan broj.</p> <p>Smatramo da bi se isti cilj - lakša identifikacija i učinkovitiji nadzor - mogao postići modernijim, razmjernijim i dugoročno učinkovitijim digitalnim rješenjem. Regulatorni pristup trebao bi se temeljiti na upotrebi tehnologije i sve većem umrežavanju državnih sustava koji već omogućuju bolju komunikaciju između različitih tijela i bržu provjeru potrebnih informacija.</p> <p>Stoga predlažemo daljnju digitalizaciju sektora u nekoliko koraka.</p> <p>U prvom koraku, uspostavom Digitalne baze licencija informacije o autotaksi prijevoznicima i vozilima će se moći integrirati s drugim javnim servisima i sustavima.</p> <p>Paralelno s time potrebno je razviti jednostavnu mobilnu aplikaciju za potrebe cestovne inspekcije,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>povezanu s navedenom bazom. Korištenjem kamere mobilnog uređaja inspektori bi mogli očitati registarsku oznaku vozila i automatski provjeriti nalazi li se vozilo u Bazi, kao i sve druge relevantne podatke o vozilu. Takav model omogućio bi brzu provjeru na terenu bez potrebe za uvođenjem posebnih fizičkih registarskih oznaka. Dodatno, inspekcijski nadzor autotaksi prometa mogao bi se povezati s postojećim sustavom video nadzora općeg prometa na cestama, koji je u nadležnosti MUP-a. U drugom koraku moguće je razviti sustav po uzoru na Jedinstvenu elektroničku evidenciju rada, putem kojeg bi se nadležnim tijelima dijelili podaci o registarskim oznakama vozila koja uslugu obavljaju putem elektroničkih aplikacija. Takav sustav omogućio bi znatno učinkovitiji nadzor nad vozilima koja su u određenom trenutku aktivna u obavljanju autotaksi prijevoza. Ovakvo rješenje olakšalo bi rad cestovnoj inspekciji, smanjilo potrebu za nepotrebnim izlascima na teren i omogućilo provjeru podataka putem digitalnog sustava. Dugoročno, digitalni model nadzora donio bi uštede državi, povećao učinkovitost nadzora i mogao bi se proširiti i na druge vrste cestovnog prijevoza. Slijedom navedenog, predlažemo da se umjesto uvođenja posebnih TX registarskih oznaka razmotri uspostava digitalnog sustava nadzora temeljenog na Digitalnoj bazi, mobilnoj aplikaciji za inspekciju i razmjeni podataka s elektroničkim aplikacijama. Takvo rješenje bilo bi razmjernije, praktičnije i dugoročno učinkovitije od uvođenja nove fizičke oznake za sva autotaksi vozila.</p>		
182.	DAMIR GOLUŽA	NACRT PRIJEDLOGA	Kao zainteresirani dionik u sektoru prijevoza, oštro se	Djelomično prihvaćen	Rad koji se obavlja putem digitalnih radnih platformi,

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>protivim navodima tvrtke Bolt Services HR. Smatram da su njihovi argumenti protiv "TX" tablica pokušaj očuvanja kaotičnog stanja koje pogoduje isključivo njihovom profitu, a ne sigurnosti putnika ili zakonitosti rada.</p> <p>1. Podrška uvođenju TX tablica U potpunosti podržavam uvođenje posebnih registarskih pločica s oznakom "TX". Smatram da je to jedini način da se na terenu, u svakom trenutku, nedvosmisleno razlikuje legalni prijevoznik od ilegalnog. Tvrdnje da je to "administrativni teret" smatram neutemeljenima jer legalni rad nikada ne smije biti opravdanje za izbjegavanje jasnih oznaka.</p> <p>2. Zabrana dodjele vožnji bez TX oznake Zahtijevam da se Zakonom propiše da platforma Bolt (i bilo koja druga) ne smije dodijeliti vožnju vozaču čije vozilo nema službenu TX tablicu. Digitalna aplikacija mora biti programirana tako da blokira svakog vozača koji nije prošao postupak dobivanja tih tablica. Bez TX table nema davanja vožnji – to mora biti nulta točka tolerancije.</p> <p>3. Obveza kontrole dozvola JLS-a Tražim da se uvede obveza prema kojoj svaka platforma mora u svoj sustav učitati i verificirati izvornik dozvole za svako pojedino vozilo i svaku jedinicu lokalne samouprave (JLS) u kojoj se prijevoz obavlja. Nije dovoljno imati "opću licencu"; tražim da sustav automatski onemogući rad ako dozvola za konkretno vozilo i grad nije važeća i vidljiva u aplikaciji. Također tražim i da se poštvaju odluke Gradova i da se ne smije davat voznja unutar zone posebnog prometnog rezima u Dubrovniku ako nije učitana propusnica za taksi u aplikaciju.</p>		<p>kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.</p> <p>Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje se obveza jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba da izdaje dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz, te je propisana pravna osnova za uvođenje posebnih registarskih pločica radi jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu u svrhu prepoznatljivosti i lakšeg nadzora obavljanja autotaksi prijevoza putnika.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>4. Pravna narav platforme (Transportna agencija) Odbijam definiciju Bolta kao "tehnološkog posrednika". Oni su transportna agencija jer određuju cijene, kontroliraju vozače i upravljaju tržištem. Pozivam se na Članak 96. Zakona o elektroničkim komunikacijama i praksu HAKOM-a. Ako platforma bitno utječe na pružanje usluge, ona mora snositi i punu odgovornost za legalnost te usluge.</p> <p>5. Kaznene odredbe za platforme Smatram da su trenutne kazne usmjerene na male vozače nepravedne dok god platforme prolaze nekažnjeno. Tražim da se u Zakon unesu drakonske kazne za platforme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimalno 10.000 EUR kazne Boltu za svaku vožnju dodijeljenu vozilu bez TX ploče ili bez važeće dozvole JLS-a. U slučaju ponavljanja, tražim mjeru privremene blokade rada aplikacije na tržištu RH. Dosta je bilo skrivanja iza digitalizacije kako bi se izbjegle osnovne zakonske obveze. Red se mora uvesti odmah i bez iznimaka. 		
183.	LUKA MLIKOTA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	<p>U kontekstu zaprimljenog komentara od tvrtke Bolt services Hr ističem potrebu dosljednog razumijevanja i predstavljanja uloge pojedinih sudionika na tržištu.</p> <p>Naime, subjekt koji se u javnoj komunikaciji i poslovnom modelu predstavlja kao digitalna platforma i posrednik između korisnika i neovisnih prijevoznika, bez zapošljavanja vlastitih prijevozničkih kapaciteta, istodobno aktivno sudjeluje u oblikovanju regulatornog okvira autotaksi djelatnosti kroz javna savjetovanja i zauzimanje stajališta o</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ključnim elementima uređenja tržišta.</p> <p>Takvo sudjelovanje samo po sebi nije sporno, međutim otvara legitimno pitanje dosljednosti u pozicioniranju – odnosno djeluje li se isključivo kao tehnološki posrednik ili kao subjekt koji ima izravan interes i utjecaj na uvjete obavljanja prijevozne djelatnosti.</p> <p>Smatram da je u kontekstu regulatorne rasprave važno jasno razlučiti uloge sudionika tržišta, kako bi se osiguralo transparentno i uravnoteženo donošenje javnih politika koje se odnose na autotaksi prijevoz.</p> <p>Slijedom navedenog, pozdravljam sudjelovanje svih zainteresiranih strana u e-savjetovanju, uz napomenu da regulatorni okvir treba primarno biti vođen javnim interesom, a ne poslovnim modelima pojedinih platformi.</p>		
184.	ANTE BUDIMIR	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Povodom Boltovog komentara da će nam tx table biti dodatan trošak, a s druge strane tjeraju vozače da voze za 3 eura do 3,20 i tjeraju vozače da voze ispod ekonomske isplativosti, mislim da nisu mjerodavni sta se toga tiče, nikad se nisu definirali sta su oni , malo su platforma malo nisu, malo su posrednik malo nisu, malo su poslodovac malo nisu. Malo bi bili po zakonu malo nebi . Neka se radije očituju šta su .	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
185.	IVAN BULAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Upravo zbog vozača Ubera i Bolta, te raznih zloupotreba agregatorskih firmi i stalnih mijenjanja te zatvaranja tvrtki, potrebno je uvesti ili taxi tablicu ili posebnu naljepnicu koja se dobiva na tehničkom pregledu i treba biti vidljiva svima. Svako vozilo koje obavlja autotaksi prijevoz treba biti propisno	Djelomično prihvaćen	Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisuje se obveza jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba da izdaje dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			označeno, te u prometnoj dozvoli vozila treba pisati taksi prijevoz. Također treba stati na kraj svakodnevnom iznajmljivanju vozila i ostalim malverzacijama kojima se neki služe. Jedno vozilo treba vezati uz izvod iz licencije, te uz dozvolu jedinice lokalne samoprave. Onda neće biti prevara pri osiguranju putnika i vožnji bez pravilnog označavanja vozila.		prijevoz, kao i obveza javne objave svih izdanih dozvola i podataka o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a sve u svrhu transparentnosti i odraza stvarnog stanja broja autotaksi vozila na određenom području jedinice lokalne samouprave, te osiguranja učinkovite provedbe nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza.
186.	FILIP FRANCETIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Poštovani, uvođenje novih Taxi tablica samo bi stvorilo još jedan dodatak trošak. Ta vozila se koriste i za privatne svrhe, nije praktično imati takve tablice. Lp	Nije prihvaćen	Uvođenjem posebnih registarskih pločica za sva vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, radi jednoznačnog i jasnijeg označavanja autotaksi vozila u prometu osigurati će se prepoznatljivost i lakši nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika.
187.	HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	Podržavamo namjeru zakonodavca da se kroz pravilnik detaljnije uredi način određivanja cijena autotaksi usluge te izgled i označavanje vozila, s ciljem veće transparentnosti i učinkovitijeg nadzora. Međutim, smatramo nužnim da se pri izradi pravilnika osigura dovoljno fleksibilan i tehnološki neutralan okvir koji omogućuje zakonito funkcioniranje različitih poslovnih modela koji već postoje u praksi i koji su se pokazali operativno održivima. Posebno ističemo potrebu da pravilnik: omogući jasno određivanje cijene i u slučajevima kada se usluga ne pruža putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, prepozna alternativne modele informiranja korisnika o cijeni unaprijed (npr. maksimalna cijena, tarifne zone, fiksne relacije ili slični modeli istaknuti na vozilu ili unutar vozila), osigura da su svi modeli obračuna pravno jednakovrijedni, uz uvjet potpune transparentnosti prema korisniku prije početka vožnje. Smatramo da je ključno izbjeći normativnu rigidnost koja bi u praksi mogla ograničiti tržišno natjecanje ili neizravno favorizirati pojedina tehnološka rješenja, te umjesto toga	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>osigurati neutralan regulatorni okvir u kojem različiti modeli mogu koegzistirati pod jednakim uvjetima. U dijelu koji se odnosi na označavanje vozila posebnim registarskim pločicama, podržava se cilj bolje identifikacije i nadzora, uz naglasak da rješenja moraju biti razmjerna i operativno provediva za sve prijevoznike. Zaključno dakle, podržavamo cilj izmjena, uz naglasak da pravilnik mora omogućiti više modela određivanja i prikaza cijene, uz očuvanje temeljnog načela da korisnik prije početka vožnje ima jasnu, potpunu i razumljivu informaciju o cijeni i uvjetima usluge.</p> <p>Nadalje, podržavamo izmjene članka 13. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu kojim se uređuju uvjeti za obavljanje autotaksi prijevoza te jača inspekcijski nadzor i provedbeni okvir djelatnosti. U dijelu koji se odnosi na posebne registarske pločice, podržavamo uvođenje TX registarskih oznaka kao dugoročnog rješenja, jer doprinose boljoj prepoznatljivosti vozila, većoj transparentnosti te učinkovitijem nadzoru zakonitog obavljanja autotaksi prijevoza. Smatramo da TX oznake trebaju biti dio šireg sustava nadzora koji uključuje i digitalne evidencije vozila i prijevoznika, radi omogućavanja brze i pouzdane provjere statusa vozila u stvarnom vremenu, uz kombinaciju fizičke i elektroničke identifikacije. Također, smatramo nužnim osigurati tehnološki neutralan i fleksibilan regulatorni okvir koji omogućuje različite zakonite modele obavljanja autotaksi prijevoza, uz jednaku razinu transparentnosti prema korisniku. Posebno ističemo da se kroz pravilnik mora omogućiti jasno unaprijed određivanje cijene i u slučajevima kada se usluga</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			ne pruža isključivo putem taksimetra ili elektroničke aplikacije, uz uvjet da korisnik prije početka vožnje ima potpunu informaciju o cijeni i uvjetima usluge.		
188.	NIK, OBRT ZA AUTOTAKS I PRIJEVOZ, VL. NIKŠA PASQUALICCHIO, DUBROVNIK, LIECHTENS TEINOV PUT 8 A	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 5.	S obzirom da se novim pravilnikom na osnovu ovog novog zakona donosi maksimalna cijena za taksi vožnju time prestaje potreba za nakaradnim oznakama maksimalne cijene za 5 km ili 15 min, na vratima vozila. Stoga predlažem da se u postojećem Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe u Članku 3. Brišu stavak 3. i stavak 4. u cijelosti. Zahvaljujem i pozdravljam Nikša Pasqualicchio	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
189.	HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	Grupacija davatelja taksi usluga pri HGK načelno pozdravlja izmjene članka 47. Zakona kojima se dodatno uređuje sustav izdavanja dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza, jača transparentnost te uvodi obveza upisa i javne dostupnosti podataka o izdanim licencijama i vozilima. Pozitivno se ocjenjuje i usmjerenje na uspostavu jedinstvenih evidencija te jačanje nadzora kroz uključivanje više nadležnih tijela, kao i digitalizacija podataka o dozvolama i vozilima, što doprinosi većoj pravnoj sigurnosti i učinkovitijem tržišnom nadzoru. Međutim, smatramo potrebnim dodatno precizirati pojedine odredbe radi osiguranja jedinstvene i razmjerno ujednačene primjene Zakona u svim jedinicama lokalne samouprave. Posebno se ukazuje da odredbu prema kojoj se dozvola izdaje za „svako pojedino vozilo“ treba jasno tumačiti na način da se odnosi isključivo na vozila koja su stvarno prijavljena i namijenjena za obavljanje autotaksi prijevoza na području konkretne jedinice lokalne samouprave ili	Djelomično prihvaćen	Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana je obveza javne objave podataka o izdanim dozvolama i vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, čime će se osigurati učinkovitost nadzora ove vrste djelatnosti.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Grada Zagreba. U praksi se uočavaju različita tumačenja prema kojima se broj vozila za obračun naknade veže uz ukupnu flotu prijevoznika, neovisno o tome koriste li se ta vozila stvarno na području određene jedinice lokalne samouprave. Takva praksa dovodi do neujednačenog postupanja i može rezultirati nerazmjernim financijskim opterećenjem prijevoznika koji posluju na više područja. Stoga smatramo nužnim normativno jasno propisati da je za izdavanje dozvole i obračun naknade relevantan isključivo broj vozila koja su prijavljena i operativno korištena na području konkretne jedinice lokalne samouprave, a ne ukupni broj vozila povezanih s licencijom prijevoznika. Zaključno, dakle radi osiguranja jedinstvene primjene Zakona, podržava se daljnji razvoj Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika te se predlaže uspostava integrirane evidencije autotaksi prijevoza koja bi omogućila jasno povezivanje prijevoznika, vozila i dozvola po teritorijalnom principu. Takvo rješenje doprinijelo bi pravnoj sigurnosti, smanjenju razlika u postupanju jedinica lokalne samouprave te osiguralo jedinstvene i predvidive tržišne uvjete za sve sudionike u sektoru autotaksi prijevoza u Republici Hrvatskoj.</p>		
190.	IVAN BULAT	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.</p>	<p>Potrebno je uvesti u zakon da aplikacije Uber i Bolt obvezno u aplikaciju trebaju uvesti stavku dozvole jedinica lokalne samouprave. Kako ne bi bilo zloupotrebe kupljenja i zaprimanja narudžbi sa područja za koje vozač ne posjeduje važeću dozvolu jedinice lokalne samouprave, treba ju spremati u aplikaciju, a ona treba biti vezana za registarsku oznaku vozila i na taksi tvrtku ili obrt. Taloder treba objaviti javni</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Međutim, rad koji se obavlja korištenjem</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			registar svih dozvola jedinica lokalne samouprave.		digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Nacrtom prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana je obveza jedinicama lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba da na mrežnim stranicama javno objave sve izdane dozvole za autotaksi prijevoz putnika te podatke o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz.
191.	IGOR KLIŠANIN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	Poštovani, predlažem da se broj licenci ne ograničava administrativno, već da se regulacija temelji na ispunjavanju jasnih kriterija poput tehničke ispravnosti, osiguranja, radnih uvjeta i porezne urednosti. Time se omogućuje tržištu da samo optimizira broj vozila, uz zadržavanje kontrole kvalitete i sigurnosti. Predloženi model široko definiranih ovlasti nadzora može dovesti do prekomjerne i neujednačene kontrole nad vozačima, takav pristup implicitno tretira sve vozače kao potencijalne prekršitelje te povećava rizik od subjektivnih procjena na terenu te potencijalnih zlouporaba ili favoriziranja. Predlažem fokus na digitalizirani i centralizirani sustav provjere uvjeta za obavljanje djelatnosti dostupan svim nadležnim tijelima u realnom vremenu.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
192.	UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	Opći komentar vezan uz članak 47. stavak 20. važećeg Zakona, mijenja se i glasi: Predlaže se izmijeniti članak 47. stavak 20. ažećeg zakona na način da isti	Nije prihvaćen	S obzirom na uvođenje posebnih registarskih pločica kojima će se, uz uvođenje obveze jedinicama lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba na javnu objavu podataka o izdanim dozvolama i

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	glasi: Prilikom obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno tijekom vožnje vozač autotaksi prijevoza dužan je u vozilu imati izvod iz licencije. Obrazloženje: Postojeće rješenje kojim taksi prijevoznik u vozilu mora imati samo presliku dozvole te sam voditi bazu vozila s kojima obavlja taksi prijevoz nije se pokazalo kao dobro, jer je u stvarnosti podložno raznim manipulacijama. Smatramo kako bi se velik dio problema riješio ponovnim propisivanjem obveze posjedovanja izvoda iz licencije, koja bi zamijenila presliku dozvole.		vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, osigurati učinkovitost nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza, smatramo suvišnim uvođenje obveze posjedovanja izvoda iz licencije u vozilu.
193.	UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	Predlažemo izjenu članka 47. na način da se iz istoga izbaciti stavak 14. koji glasi: „Ako nadležno upravno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba ne odluči o zahtjevu u navedenome roku, po zahtjevu će postupiti Ministarstvo, koje će donijeti odgovarajuće rješenje u roku od idućih 15 dana, u kojem slučaju se naknada za izdavanje dozvole iz stavka 7. Ovoga članka uplaćuje u korist državnog proračuna Republike Hrvatske”. Obrazloženje: izbacivanjem ove odredbe pojačala bi se autonomija lokalnoj samoupravi u upravljanju taksi prijevozom na vlastitom administrativnom području, što smatramo ključnim u smislu uvođenja reda u taksi prijevoz na lokalnoj razini.	Nije prihvaćen	Odredba članka 47. stavka 14. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu predstavlja mjeru pravodobnog postupanja na temelju zaprimljenog zahtjeva za izdavanje dozvole ukoliko nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba ne postupi po istom. Odredbom članka 47. stavka 5. Zakona propisana nemogućnost ograničavanja broja izdanih dozvola na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, ali imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola.
194.	BRUNO SAMMA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	Predlažem da se u članku 47. dodatno propiše pravo autotaksi prijevoznika na besplatno izdavanje elektroničke potvrde o upisu pojedinog vozila u evidenciju vozila autotaksi prijevoznika, odnosno u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika, iz odgovarajuće baze izdanih licencija za autotaksi prijevoz. Potvrda bi se	Nije prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu ne propisuje obvezu naplate izdavanja potvrde o vođenju evidencije vozila kojom se obavlja autotaksi prijevoz.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>trebala izdavati za svako pojedino vozilo, bez upravne pristojbe i bez druge naknade, te sadržavati najmanje podatke o prijevozniku, OIB-u, broju licencije, registarskoj oznaci vozila, VIN oznaci, marki i modelu vozila, datumu upisa vozila i izdavatelju licencije. Takva e-potvrda trebala bi imati elektroničku provjeru vjerodostojnosti, primjerice QR kod ili elektronički pečat, te bi je JLS, Grad Zagreb i nadzorna tijela morali prihvaćati u pravnom prometu kao službeni dokaz upisa vozila.</p>		
195.	BRUNO SAMMA	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.</p>	<p>Predlažem da se članak 7. Nacrta dodatno nomotehnički i sadržajno uredi, osobito u dijelu izmjene članka 47. stavka 4. i stavka 8. Zakona, radi uklanjanja postojeće neujednačene prakse jedinica lokalne samouprave kod obračuna naknade za izdavanje dozvole za autotaksi prijevoz putnika. Predložena dopuna članka 47. stavka 4., prema kojoj se dozvola izdaje „za svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz putnika“, nije dovoljno precizna. Potrebno je izričito navesti da se radi o vozilima kojima se autotaksi prijevoz planira obavljati na području konkretne jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, za koje se dozvola izdaje, a ne o svim vozilima koja su upisana u evidenciju vozila prijevoznika odnosno vezana uz licenciju. U praksi pojedine jedinice lokalne samouprave, uključujući Grad Zagreb i Grad Veliku Goricu, tumače odredbu članka 47. stavka 8. na način da se naknada obračunava prema ukupnom broju vozila iz evidencije vozila/licencije, neovisno o tome koliko vozila prijevoznik stvarno planira koristiti na području te konkretne JLS. Takvo tumačenje nije u skladu sa svrhom i tekstom važeće odredbe, jer članak 47. stavak 8. govori o broju</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Prihvaćen je prijedlog dopune odredbe članka 47. stavka 4. važećeg Zakona, dok su ostali prijedlozi već jasno propisani odredbama važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>vozila kojima se planira obavljati autotaksi prijevoz, a ne o ukupnom broju vozila kojima prijevoznik raspolaže ili koja su evidentirana kod izdavatelja licencije.</p> <p>Takva praksa stvara nerazmjerno i neopravdano financijsko opterećenje za prijevoznike koji posluju u više gradova/općina, jer bi jedan prijevoznik mogao imati veći broj vozila u ukupnoj evidenciji, ali na području pojedine JLS planirati obavljanje prijevoza samo s jednim, dva ili tri vozila. U tom slučaju JLS nema pravnu osnovu naplatiti naknadu prema ukupnom broju vozila iz evidencije, nego isključivo prema broju vozila koja su označena i prijavljena za obavljanje autotaksi prijevoza na području te JLS.</p> <p>Predlažem da se članak 47. stavak 4. uredi tako da glasi:</p> <p>„Dozvola iz stavka 1. ovoga članka izdat će se pravnoj ili fizičkoj osobi – obrtniku za svako pojedino vozilo kojim se na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koje se dozvola izdaje, planira obavljati autotaksi prijevoz putnika, a koja ima važeću licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu u trenutku predaje zahtjeva za izdavanje dozvole.“</p> <p>Također predlažem da se članak 47. stavak 8. dodatno dopuni radi jasnog obračuna naknade, primjerice na sljedeći način:</p> <p>„Naknada za izdavanje dozvole iz stavka 7. ovoga članka naplaćuje se ovisno o najvećem broju vozila kojima prijevoznik planira obavljati autotaksi prijevoz putnika na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koje se dozvola izdaje, i koja su u evidenciji vozila označena kao vozila kojima se planira obavljati autotaksi prijevoz na tom području. Pri obračunu naknade ne uzima se u obzir ukupan broj vozila upisanih u evidenciju vozila</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>prijevoznika, odnosno vozila povezanih s licencijom, ako ta vozila nisu označena za obavljanje autotaksi prijevoza na području za koje se dozvola izdaje.“</p> <p>Radi potpune jasnoće, predlažem i dopunu članka 47. stavka 10. tako da se uz zahtjev za izdavanje dozvole izričito propisuje obveza dostave evidencije vozila s jasno označenim vozilima za konkretnu JLS:</p> <p>„Uz zahtjev treba priložiti presliku važeće licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika te evidenciju vozila s jasno označenim vozilima za koja se traži izdavanje dozvole za područje jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba.“</p> <p>Time bi se zakonski tekst uskladio s postojećim pravilničkim uređenjem i službenim tumačenjem Ministarstva prema kojem je za obračun naknade relevantan broj vozila kojima prijevoznik planira obavljati autotaksi prijevoz na području konkretne JLS, a ne ukupan broj vozila iz evidencije/licencije.</p> <p>Dodatno, predlažem nomotehničku ispravku u tekstu članka 7. Nacrta, gdje je navedeno:</p> <p>„Dosadašnji stavci 22. do 23. postaju članci 23. do 24.“</p> <p>Navedeno treba ispraviti tako da glasi:</p> <p>„Dosadašnji stavci 22. i 23. postaju stavci 23. i 24.“</p> <p>Razlog je očit: ne postaju „članci“, nego „stavci“. Ako se ta pogreška ne ispravi, tekst je nomotehnički neuredan i nepotrebno otvara prostor za pravnu nepreciznost.</p> <p>Predložena dopuna nužna je radi pravne sigurnosti, ujednačene primjene Zakona na području Republike Hrvatske, sprječavanja neopravdanog financijskog opterećenja autotaksi prijevoznika i sprječavanja prakse da JLS naplaćuju naknadu prema vozilima koja se uopće ne planiraju koristiti na njihovu području.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
196.	LEO LASIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	<p>Podržavam predloženu izmjenu kojom se dozvola za autotaksi prijevoz jasnije veže uz svako pojedino vozilo kojim se obavlja prijevoz putnika.</p> <p>Riječ je o jednoj od ključnih mjera za uvođenje reda u autotaksi djelatnost. Sama opća dozvola za pravnu osobu ili obrtnika nije dovoljna ako se u praksi ne može jasno utvrditi kojim se vozilima obavlja prijevoz, na kojem području i pod čijom odgovornošću. Svako vozilo mora biti pojedinačno evidentirano, provjerljivo i povezano s konkretnim prijevoznikom, licencijom, dozvolom, karticom vozila i registarskom oznakom.</p> <p>Pozitivnim smatram obvezu izdavatelja licencija da sve izdane licencije i podatke o vozilima upisuju u Bazu izdanih licencija kao dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika, kao i obvezu javne objave dozvola i pripadajućih vozila na mrežnim stranicama jedinica lokalne samouprave.</p> <p>Međutim, da bi javna objava imala stvarnu vrijednost, potrebno je jasno propisati njezin sadržaj i funkcionalnost. Podaci moraju biti ažurni i pretraživi najmanje prema nazivu prijevoznika, OIB-u, registarskoj oznaci vozila, području važenja dozvole, statusu, datumu izdavanja i važenja. U slučaju uvođenja posebnih autotaksi registarskih oznaka (TX tablica), i taj podatak mora biti uključen u javno dostupnu evidenciju.</p> <p>Dodatno smatram nužnim jasno propisati da se dozvola izdaje i plaća za svako pojedino vozilo te da se original dozvole, ili službeno izdani dokument koji se odnosi na konkretno vozilo, mora nalaziti u vozilu tijekom obavljanja autotaksi prijevoza. Ne bi se smjele koristiti neovjerene preslike ili dokumenti koji se mogu slobodno prenositi između vozila.</p> <p>Ako prijevoznik koristi veći broj vozila, mora za svako vozilo imati zasebnu dozvolu. Time se sprječava</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Odredbom članka 47. stavka 25. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu normirano je da se način vođenja evidencije o izdanim autotaksi vozilima uređuje Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Nadalje, dostupnost podataka o izdanim dozvolama i vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, koje će jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb objavljivati na mrežnim stranicama, osigurat će se u skladu sa propisima o zaštiti osobnih podataka. Izneseni prijedlog o potrebi propisivanja naplate izdavanja dozvole po pojedinom vozilu nije opravdan iz razloga stvaranja dodatnog financijskog troška za poslovne subjekte, dok se način rada elektroničke aplikacije ne uređuje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>zlouporaba jedne dozvole za više vozila i omogućuje učinkovit nadzor. Dozvola mora predstavljati konkretno odobrenje za konkretno vozilo, a ne formalni dokument bez stvarne kontrole.</p> <p>Ova obveza mora se jednako primjenjivati na sve sudionike na tržištu – obrtnike, trgovačka društva, agregatore i platforme. Subjekti koji upravljaju većim brojem vozila moraju moći dokazati da svako pojedino vozilo ima važeću dozvolu, odgovarajuće registarske oznake i propisanu dokumentaciju u vozilu.</p> <p>U tom kontekstu predlažem i izričitu obvezu elektroničkih aplikacija i platformi da prije uključivanja vozila u sustav i prije dodjele vožnje provjere status vozila – upis u evidenciju, važeću dozvolu, karticu vozila, registarske oznake i povezanost s ovlaštenim prijevoznikom. Ako platforma omogućuje rad vozilu koje ne ispunjava uvjete, mora snositi odgovornost.</p> <p>Također je nužno propisati obvezu žurnog ažuriranja podataka u slučaju bilo kakvih promjena – vozila, registarske oznake, vlasništva, prijevoznika ili statusa dozvole. Sustav mora u svakom trenutku odražavati stvarno stanje na tržištu.</p> <p>Smatram da je posebno važno povezati podatke o vozilima s karticom vozača, karticom vozila, TX oznakama, licencijom, dozvolom i eventualnom platformom putem koje se prijevoz obavlja. Samo integrirani sustav omogućuje jasan uvid u to tko vozi, kojim vozilom, za kojeg prijevoznika i pod kojim uvjetima.</p> <p>Podržavam i proširenje ovlasti nadzornih tijela, no smatram da je nužno osigurati i sustavnu razmjenu podataka o utvrđenim nepravilnostima između svih nadležnih tijela i registara. Nepravilnosti ne smiju ostati izolirane u pojedinačnim zapisnicima,</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>već moraju biti vidljive u sustavu koji omogućuje daljnji nadzor i postupanje.</p> <p>Uz to, ukazujem na moguću nomotehničku pogrešku u dijelu teksta gdje se navodi da „dosadašnji stavci postaju članci“, što bi trebalo uskladiti kako bi se izbjegla pravna nejasnoća.</p> <p>Zaključno, predložene izmjene predstavljaju važan korak prema uređenijem i transparentnijem sustavu autotaksi prijevoza.</p> <p>Međutim, za njihov puni učinak potrebno je jasno propisati obveznu dokumentaciju u vozilu, vezivanje dozvole uz svako vozilo, odgovornost platformi za provjeru prije dodjele vožnje, javno dostupne i ažurne podatke te učinkovitu povezanost svih relevantnih evidencija i nadzornih tijela.</p>		
197.	LUCIA PETRINA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	<p>Podržavam predloženu izmjenu kojom se dozvolava za autotaksi prijevoz jasnije veže uz svako pojedino vozilo kojim se planira obavljati autotaksi prijevoz putnika.</p> <p>Smatram da je to jedna od ključnih mjera za uvođenje reda u autotaksi djelatnost. Nije dovoljno da pravna osoba ili obrtnik ima opću dozvolu, ako se u praksi ne zna točno kojim se vozilima obavlja prijevoz, na kojem području, pod kojom dozvolom i uz čiju odgovornost. Svako vozilo koje obavlja autotaksi prijevoz mora biti pojedinačno evidentirano, provjerljivo i povezano s konkretnim prijevoznikom, licencijom, dozvolom, karticom vozila i registarskom oznakom.</p> <p>Posebno podržavam odredbu prema kojoj su izdavatelji licencija dužni upisati sve izdane licencije za autotaksi prijevoz putnika te podatke o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz u Bazu izdanih licencija za autotaksi prijevoz, kao sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.</p> <p>Također podržavam odredbu prema kojoj su</p>	Djelomično prihvaćen	<p>Odredbom članka 47. stavka 25. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu normirano je da se način vođenja evidencije o izdanim autotaksi vozilima uređuje Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Nadalje, dostupnost podataka o izdanim dozvolama i vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, koje će jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb objavljivati na mrežnim stranicama, osigurat će se u skladu sa propisima o zaštiti osobnih podataka. Izneseni prijedlog o potrebi propisivanja naplate izdavanja dozvole po pojedinom vozilu nije opravdan iz razloga stvaranja dodatnog financijskog troška za poslovne subjekte, dok se način rada elektroničke aplikacije ne uređuje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>izdavatelji dozvola dužni na mrežnim stranicama jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba, javno objaviti sve izdane dozvole za autotaksi prijevoz putnika te podatke o vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz.</p> <p>Međutim, smatram da javna objava podataka mora biti jasno propisana tako da bude stvarno korisna za nadzor, putnike, lokalnu samoupravu, inspekciju, policiju, Carinsku upravu, komunalne i prometne redare, ali i za elektroničke aplikacije i platforme koje posreduju u narudžbama autotaksi prijevoza.</p> <p>Predlažem da se propiše da javno objavljeni podaci moraju biti pretraživi i ažurni, najmanje po nazivu prijevoznika, OIB-u pravne osobe ili obrta, registarskoj oznaci vozila, području za koje je izdana dozvola, statusu dozvole, datumu izdavanja i datumu važenja dozvole. Ako se uvedu posebne autotaksi registarske oznake, odnosno TX tablice, i taj podatak mora biti dio javno dostupne evidencije.</p> <p>Dodatno predlažem da se jasno propiše da se dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza mora izdavati i plaćati za svako pojedino vozilo kojim se obavlja autotaksi djelatnost, te da se izvornik dozvole, zajedno s odgovarajućom licencijom ili službenim izvatkom koji dokazuje pravo obavljanja djelatnosti, mora nalaziti u vozilu kojim se obavlja autotaksi prijevoz.</p> <p>Smatram da u vozilu ne bi smjela biti obična kopija, neovjerena preslika ili dokument koji se može neograničeno umnožavati i premještati iz vozila u vozilo. U vozilu mora biti originalni dokument ili službeno izdani dokument za točno određeno vozilo, s jasno navedenim prijevoznikom, registarskom oznakom vozila, područjem važenja i statusom dozvole.</p> <p>Ako pravna osoba, obrt, agregator ili bilo koji drugi subjekt koristi veći broj</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>vozila za autotaksi prijevoz, tada za svako pojedino vozilo mora ishoditi i platiti zasebnu dozvolu. Primjerice, ako subjekt u sustavu ima 700 vozila, mora imati 700 pojedinačnih dozvola, a svaka od tih dozvola mora biti vezana uz konkretno vozilo i nalaziti se u tom vozilu.</p> <p>Na taj način se sprječava zlorporaba jedne dozvole za veći broj vozila, lakše se provodi nadzor na terenu i jasno se utvrđuje koje vozilo zaista ima pravo obavljati autotaksi prijevoz. Dozvola ne smije biti formalni papir koji pokriva nepoznat broj vozila, nego konkretno odobrenje za konkretno vozilo.</p> <p>Posebno je važno da se ova obveza jednako primjenjuje na sve: obrtnike, trgovačka društva, domaće prijevoznike, agregatore i vozila koja rade putem elektroničkih aplikacija ili stranih platformi. Ako platforma ili agregator u svoj sustav uključuje veći broj vozila, mora biti obvezan dokazati da svako pojedino vozilo ima važeću dozvolu, propisane autotaksi registarske oznake, valjanu karticu vozila i dokumentaciju koja se nalazi u samom vozilu.</p> <p>U slučaju nadzora, vozač mora moći odmah pokazati originalnu dozvolu ili službeno izdani dokument koji se odnosi baš na to vozilo. Ako takav dokument nije u vozilu, treba se smatrati da vozilo u tom trenutku ne ispunjava uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza.</p> <p>Posebno predlažem da se zakonom propiše da elektronička aplikacija ili platforma koja omogućuje narudžbu autotaksi prijevoza prije uključivanja vozila u sustav i prije dodjele vožnje mora provjeriti je li to vozilo upisano u odgovarajuću bazu, ima li važeću dozvolu, valjanu karticu vozila, propisane autotaksi registarske oznake i je li povezano s prijevoznikom koji ima pravo obavljati</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>autotaksi prijevoz na tom području.</p> <p>Ako platforma omogućuje rad vozilu koje nije upisano u bazu, nema važeću dozvolu, nema propisane oznake ili nije povezano s ovlaštenim prijevoznikom, tada i platforma mora snositi odgovornost. Ne smije se dogoditi da se odgovornost ponovno prebaci samo na vozača i domaćeg prijevoznika, dok platforma koja dodjeljuje vožnje i ostvaruje proviziju ostaje izvan stvarne kontrole.</p> <p>Predlažem da se propiše obveza žurnog ažuriranja podataka u slučaju promjene vozila, registarske oznake, vlasništva, leasinga, najma, prijevoznika, obrta, pravne osobe, statusa dozvole ili prestanka obavljanja djelatnosti tim vozilom. Ako vozilo više ne ispunjava uvjete ili više nije vezano uz određenog prijevoznika, taj podatak mora odmah biti vidljiv u bazi i javnoj objavi.</p> <p>Smatram da podaci o vozilima moraju biti povezani i s karticom autotaksi vozača, karticom vozila, TX registarskim oznakama, licencijom, dozvolom i elektroničkom aplikacijom putem koje se vožnje obavljaju. Samo tako se u svakom trenutku može jasno utvrditi tko vozi, kojim vozilom, za kojeg prijevoznika, na kojem području i preko koje platforme.</p> <p>Podržavam i proširenje ovlasti nadzornih tijela, osobito komunalnih i prometnih redara, službenika ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i Carinske uprave, da u nadzoru mogu pregledavati dokumentaciju, licencije, dozvole, vozila i vozače te poduzimati odgovarajuće mjere u slučaju utvrđenih nepravilnosti.</p> <p>Međutim, predlažem da se zadrži i obveza evidentiranja svake utvrđene nepravilnosti te razmjene podataka između nadzornih tijela, inspekcije cestovnog prometa, jedinica</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>lokalne samouprave i Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika. Ako se utvrdi nepravilnost, taj podatak ne smije ostati samo u zapisniku jednog tijela, nego mora biti vidljiv sustavu koji vodi evidencije i provodi daljnji nadzor.</p> <p>Također ukazujem na moguću nomotehničku pogrešku u formulaciji prema kojoj "dosadašnji stavci 22. do 23. postaju članci 23. do 24." Smatram da bi trebalo pisati da dosadašnji stavci postaju stavci, a ne članci, kako bi se izbjegla pravna nejasnoća.</p> <p>Zaključno, članak 7 ide u dobrom smjeru jer uvodi vezivanje dozvole uz konkretno vozilo, javnu objavu dozvola i vozila te jača nadzor. Međutim, za stvarni učinak potrebno je jasno propisati obveznu originalnu dozvolu ili službeno izdani dokument u svakom vozilu, plaćanje dozvole za svako pojedino vozilo, obvezu platformi da provjeravaju vozila prije dodjele vožnje, javno objavljivati pretražive i ažurne podatke, povezati vozila s TX tablicama, karticom vozila, karticom vozača, licencijom, dozvolom i prijevoznikom te osigurati brzu razmjenu podataka između svih nadzornih tijela</p>		
198.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	<p>Predlaže se propisati obvezu da digitalna platforma putem koje se dodjeljuju autotaksi vožnje mora osigurati da se vožnje mogu dodijeliti isključivo vozačima i vozilima koja imaju važeću dozvolu za obavljanje autotaksi prijevoza na području jedinice lokalne samouprave na kojem se prijevoz obavlja.</p> <p>Platforma je dužna prije svake dodjele vožnje provjeriti postojanje i valjanost dozvole te osigurati da se vožnja može dodijeliti isključivo na području za koje je dozvola izdana.</p>	Nije prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Međutim, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Obveza provjere mora biti kontinuirana, a ne jednokratna, kako bi se spriječilo obavljanje prijevoza na temelju nevažećih, isteklih ili ukinutih dozvola.</p> <p>Nije pravno relevantno učitava li dozvolu vozač ili agregator, jer platforma upravlja distribucijom vožnji, određuje koji vozač dobiva vožnju i na kojem području, te time preuzima odgovornost za zakonitost pružanja usluge.</p> <p>Platforma je dužna voditi evidenciju dodijeljenih vožnji i provedenih provjera, kako bi nadležna tijela mogla utvrditi zakonitost obavljanja prijevoza.</p> <p>U suprotnom, omogućuje se obavljanje prijevoza bez važeće dozvole kroz tehnički sustav platforme, čime se zaobilaze zakonski uvjeti i onemogućuje učinkovita provedba nadzora propisanog ovim Zakonom.</p>		odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.
199.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	<p>Odredbom stavka 10. članka 47. propisuje se da pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik uz zahtjev za izdavanje dozvole mora priložiti presliku važeće licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika.</p> <p>Takva obveza je u postojećim okolnostima potpuno nepotrebna, jer Ministarstvo već vodi javno dostupan registar licencija u kojem su za svakog prijevoznika vidljivi ključni podaci potrebni za vođenje ovog upravnog postupka, uključujući podatak posjeduje li prijevoznik licenciju te do kojeg datuma ona vrijedi.</p> <p>Navedene činjenice službena osoba može provjeriti u svega nekoliko sekundi neposrednim uvidom u službeni elektronički registar, bez traženja ikakvih dodatnih priloga od podnositelja zahtjeva.</p> <p>U takvim okolnostima traženje preslike licencije predstavlja nepotrebno administrativno opterećenje poduzetnika i formalizam koji nije u skladu s načelima učinkovitosti, digitalizacije</p>	Nije prihvaćen	Važeći zakonodavni okvir osigurava transparentan, ubrzan i pojednostavljen postupak izdavanja dozvola za obavljanje autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>javne uprave i postupanja bez suvišnih troškova i radnji.</p> <p>Posebno nije svrhovito da tijelo javne vlasti od stranke traži dostavu dokaza o činjenicama koje drugo tijelo javne vlasti već vodi u službenoj evidenciji dostupnoj elektroničkim putem.</p> <p>Stoga se predlaže brisanje obveze prilaganja preslike licencije te da nadležno tijelo postojanje i važenje licencije utvrđuje po službenoj dužnosti uvidom u javno dostupni registar licencija.</p> <p>Takvim rješenjem smanjilo bi se administrativno opterećenje poduzetnika, ubrzali postupci izdavanja dozvola i dodatno unaprijedila učinkovitost rada nadležnih tijela.</p>		
200.	MARIN CRNČIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	Podržavam jedno vozilo jedna dozvola, međutim Grad Zagreb ima 641 km ² i 767000 stanovnika dok primjerice općina Kraljevica ima 17 km ² i 6000 stanovnika a oboje imaju slične naknade za izdavanje dozvola ! Svakako treba dozvole izdavati po regijama ili županijama.	Nije prihvaćen	Odredbom članka 47. stavka 7. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da najviša naknada za izdavanje dozvole ne može biti viša od jedne desetine prosječne mjesečne isplaćene netoplaće u pravnim osobama u jedinici lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu za posljednji mjesec za koji su objavljeni podaci, a koji prethodi podnošenju zahtjeva za izdavanje dozvole.
201.	ANTONIO ŠAKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	<p>Slažem se sa predloženom promjenom "jedno vozilo - jedna dozvola", bolje je nego ovo što imamo trenutno.</p> <p>Iako, slažem se sa dosadašnjim komentarima i isto predlažem - "županijska dozvola" uz uvjet adrese sjedišta na području te županije za dobivanje takve dozvole bi bilo puno bolje rješenje.</p>	Djelomično prihvaćen	Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom.
202.	UDRUGA TAXISTA ZADAR	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU	Smatramo također da je nužno uvesti da se samo na županijskoj razini izdaju taksi dozvole za obavljane taksi djelatnosti na određenom području ,te da dozvola mora biti vezana uz jednu licencu i	Nije prihvaćen	Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		Članak 7.	odgovarajuću županijsku dozvolu. Također smatramo da je nužno ponovno uvesti izvod iz licence ,pri čemu svaki automobil mora biti vezan isključivo uz jednu licencu.		korisnika za tom uslugom. S obzirom na uvođenje posebnih registarskih pločica kojima će se, uz propisanu obvezu javne objave podataka o izdanim dozvolama i vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, osigurati učinkovitost nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza, smatramo suvišnim uvođenje obveze posjedovanja izvoda iz licencije.
203.	SRĐAN HAČEK	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	Definitivno najbitnija stavka ovog prijedloga, sadašnje kontrole su apsolutno nedovoljne. Zivim i radim u manjem gradu, inspekcija nije odradila kontrolu preko 5 godina. I obavezno je potrebno definirati potrebna znanja za "nove" službe za kontrolu, kako bi izbjegli nestručno postupanje.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
204.	ANITA JAKŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 7.	Obvezna stručna obuka redara (Stavak 24.): Budući da se stavkom 24. komunalnim i prometnim redarima daju široke ovlasti pregleda dokumentacije, vozila i vozača, nužno je propisati njihovu obveznu stručnu obuku. Autotaksi prijevoz je specifična djelatnost koja zahtijeva poznavanje mjeriteljskih propisa, digitalnih sustava licenci i operativnih specifičnosti (poput door-to-door usluge). Bez certificirane obuke postoji visok rizik od nestručnog postupanja i neopravdanog kažnjavanja legalnih prijevoznika. Predlaže se da se nadležnost za izdavanje dozvola prebaci s jedinica lokalne samouprave (gradova i općina) na županijsku razinu. Trenutni sustav rascjepkanih dozvola stvara administrativno opterećenje i pravnu nesigurnost pri vožnjama koje prelaze granice gradova i općina unutar iste funkcionalne regije. Županijska dozvola omogućila bi učinkovitije funkcioniranje tržišta i bolju mobilnost putnika. Predlaže se da se izdavanje dozvole uvjetuje prebivalištem vozača, odnosno sjedištem obrta ili tvrtke na području županije za koju se dozvola	Nije prihvaćen	Ograničenjem obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta narušila bi se liberalizacija tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Ostali prijedlozi se odnose na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			traži. Ovaj uvjet je ključan radi očuvanja visoke kvalitete usluge i izvrsnog poznavanja lokalne prometne infrastrukture. Lokalni prijevoznici koji trajno borave na području županije posjeduju nužno znanje o lokacijama kritičnih institucija (bolnice, hitne službe, javne ustanove) te specifičnostima lokalnih prometnica i običaja. Time se osigurava veća sigurnost putnika i sprječava stihijski priljev vozača bez poznavanja terena, koji bi mogli narušiti standard usluge i sigurnost prometa.		
205.	ANITA JAKŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>Specifičnost taksimetra: Dok se za aplikacije propisuje obveza prikaza rute i cijene unaprijed, potrebno je uvažiti da taksimetar, kao verificirano mjerilo, izračunava cijenu u realnom vremenu. Predlaže se jasno razgraničenje kako se ovi tehnički uvjeti ne bi pogrešno primjenjivali na rad putem taksimetra, gdje se cijena određuje isključivo prema ovjerenom mjerilu. Obveza uključenog uređaja: Predlaže se da se obveza iz stavka 6. (stalna uključenost aplikacije) proširi i na klasične taksimetre. Uređaj mora biti uključen i vidljiv putniku tijekom cijelog trajanja vožnje kako bi se osigurala transparentnost i spriječila naplata mimo službenih mjerila. 2. Ekonomska održivost i zaštita od dampinga (Stavak 3.) Minimalna ekonomska cijena: Predlaže se da Ministarstvo, u suradnji s Hrvatskom obrtničkom komorom i stručnjacima s prometnih fakulteta, izradi detaljnu analizu minimalnih operativnih troškova (amortizacija, održavanje, energenti, doprinosi). Definiranje donje granice: Na temelju te analize, potrebno je Pravilnikom definirati minimalnu ekonomsku cijenu usluge. Pružanje usluge ispod te granice treba se tretirati kao nelojalna konkurencija i ekonomski damping. Svrha ove mjere je osiguranje sredstava za tehničku</p>	Djelomično prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Jedinice lokalne samouprave imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donesu propis kojim utvrđuju lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Odredbom članka 48. stavak 2. važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da prijevoznik koji pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra, za vrijeme obavljanja usluge u vozilu mora imati uključen taksimetar te na vidljivom mjestu imati istaknuti cjenik. Ispunjavanjem uvjeta o isticanju cijena propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe osigurana je transparentnost pružanja usluge i obaviještenost krajnjeg korisnika usluga autotaksi prijevoza. Ostali prijedlozi odnose se na

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ispravnost vozila, sigurnost putnika te sprječavanje izrabljivanja vozača kroz fiktivno niske plaće.3. Uspostava reda na taksi stajalištima</p> <p>Pravilo prvenstva: Predlaže se uvrštavanje obveze poštivanja reda na stajalištima ("prvi u redu - prvi vozi") u ovaj članak ili pripadajući Pravilnik.Izjednačavanje narudžbi: Ova obveza mora vrijediti bez obzira na način narudžbe ili naplate (taksimetar ili aplikacija). Time bi se spriječilo korištenje aplikacija kao izlike za izbjegavanje redoslijeda na stajalištima, što trenutno uzrokuje nered i sukobe na terenu.4. Pravna zaštita i prihvaćanje uvjeta (Stavak 5.)</p> <p>Izjednačavanje potvrde narudžbe: Potrebno je zakonski definirati da se ulazak putnika u vozilo u kojem je istaknut ovjereni cjenik smatra "prihvaćanjem uvjeta", jednako kao i potvrda narudžbe u aplikaciji. Time bi i vozači koji koriste taksimetar imali istu pravnu zaštitu u slučaju spora oko cijene izvršene usluge.</p>		područja koja se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.
206.	ANTONIO ŠAKIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>Slažem se sa predloženim promjenama!</p> <p>Predlažem da se još dodaju i stavci:</p> <p>1. Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra, putnik je dužan pri ulasku u vozilo, provjeriti istaknuti cijenik. U trenutku kad se je vožnja započela, smatra se da putnik prihvaća uvjete po kojima će usluga prijevoza biti izvršena i naplaćena.</p> <p>2. Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra, a putnik je naručuje pozivom - putnik je dužan telefonski pitati i provjeriti cijenik. Potvrdom narudžbe preko telefona putnik prihvaća uvjete po kojima će usluga prijevoza biti izvršena i naplaćena.</p> <p>Znam da je prijedlog apsudran, ali iznenadili bi se sa čime se jedan taksist sve može susresti na dnevnoj</p>	Nije prihvaćen	Ispunjavanjem uvjeta o isticanju cijena propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe osigurava se transparentnost pružanja usluge i obaviještenost krajnjeg korisnika usluge autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			bazi. Dodavanjem ovih članaka bi bila jasna prava i obveze kako vozača tako i putnika.		
207.	IVAN BULAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	Predlažem da se uvede minimalna ekonomska isplativa cijena kilometra vožnje, starta i čekanja po satu, te isto tako i maksimalna cijena sa ovim parametrima. Iza toga smatram kad vozilo ima istaknut cjenik, nije potrebno na vratima više držati one natpise o najvećoj mogućoj cijeni naplate za pet kilometara sa petnaest minuta vožnje. Sve će biti zakonski uređeno, za sve ista pravila. Uzmite u obzir da svaki prazni kilometar ima raspon troška od 30 50 € Centi, pa prema tome minimalna tarifa ne smije biti dampirajuća.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
208.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>U slučajevima kada digitalna platforma određuje ili bitno utječe na cijenu autotaksi prijevoza, takva platforma ne može se smatrati posrednikom, već prijevoznikom u smislu ovoga Zakona.</p> <p>Određivanje cijene predstavlja ključni element usluge. Subjekt koji određuje cijenu ujedno određuje uvjete pružanja usluge te faktično organizira i upravlja prijevozom.</p> <p>Takvo tumačenje potvrđeno je u praksi Suda Europske unije u predmetu Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL (C-434/15), gdje je utvrđeno da platforma koja ima odlučujući utjecaj na uvjete pružanja usluge ne predstavlja neutralnog posrednika, već dio prijevozne djelatnosti.</p> <p>Ako zakon propisuje obvezu prikaza maksimalne cijene, nužno je istodobno propisati</p>	Nije prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>i minimalnu cijenu kako bi se spriječio damping i osigurali poštenu tržišnu uvjeti. Uvođenje minimalne cijene u tom slučaju ne predstavlja ograničavanje tržišta, već korektiv već uvedenog regulatornog ograničenja.</p> <p>U suprotnom, dolazi do situacije u kojoj subjekt koji faktično određuje cijenu nije pravno odgovoran za njezino formiranje, dok se odgovornost formalno prenosi na prijevoznika.</p>		<p>potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>
209.	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>U članku 48. stavak 2. mijenja se i glasi: „Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra (ugrađenog, odobrenog tipa i ovjeren ili u obliku elektroničke aplikacije) za vrijeme obavljanja usluge u vozilu mora biti uključen taksimetar i mora na vidljivom mjestu u vozilu imati istaknut cjenik te oznake na lijevom i desnom bočnim vratima mora imati sukladno članku 3. stavcima 3. i 4. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe.</p> <p>Obrazloženje: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je putem izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (NN 86/25) donijelo sljedeće: U Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (»Narodne novine«, br. 50/18, 56/19, 107/20, 127/21, 147/21, 71/22 i 154/24) u članku 3. stavku 1. podstavci 2. i 3. mijenjaju se i glase: » - ako ima taksimetar, isti može biti ugrađen, odobrenog tipa i ovjeren ili u obliku elektroničke aplikacije, pri čemu mora biti postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu te na poledini sjedala vozača i suvozača mora imati</p>	Nije prihvaćen	<p>Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, kao podzakonski akt, detaljno razrađuje odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu radi njihove primjene, a sadržaj je u potpunosti usklađen sa zakonskim odredbama.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>istaknuti cjenik autotaksi usluga koji je lako čitljiv te sa slovima i brojkama visine najmanje 4 mm, a osim cijene po prijeđenom kilometru može sadržavati cijenu starta i cijenu po minuti vožnje</p> <p>- ako ima taksimetar, na lijevim i desnim bočnim vratima mora imati oznaku sukladno stavcima 3. i 4. ovoga članka«.</p> <p>Zbog navedenoga, nužno je kroz izmjene i dopune Zakona o prijevozu u cestovnom prometu jasno definirati da u slučaju kada prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra, on može biti ugrađen, odobrenog tipa i ovjeren ili u obliku elektroničke aplikacije,</p>		
210.	LUCIA PETRINA	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.</p>	<p>Podržavam predloženu izmjenu kojom se propisuje da cjenik autotaksi prijevoza samostalno utvrđuje prijevoznik, ali da mora biti u skladu s načinom određivanja cijena autotaksi usluga propisanim pravilnikom.</p> <p>Također podržavam odredbu prema kojoj putniku, prije ulaska u vozilo, na vlastitom uređaju moraju unaprijed biti vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja ako se usluga autotaksi prijevoza pruža putem elektroničke aplikacije.</p> <p>Smatram da je zaštita putnika od nejasnih i naknadno povećanih cijena nužna. Putnik prije početka vožnje mora znati tko ga vozi, kojom rutom, po kojoj cijeni i pod kojim uvjetima. Maksimalna cijena ne smije biti okvirna, skrivena ili naknadno promjenjiva, nego jasno prikazana najviša cijena konkretne vožnje prije potvrde narudžbe.</p> <p>Međutim, smatram da predloženi tekst nije dovoljan ako se uređuje samo maksimalna cijena prema putniku, a ne uređuje se minimalna cijena koja mora ostati prijevozniku odnosno vozaču za stvarno obavljenu uslugu prijevoza.</p> <p>Maksimalna cijena štiti putnika od previsoke naplate, ali minimalna</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Međutim, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>cijena štiti zakonite prijevoznike i vozače od dampinga, nelojalne konkurencije i umjetnog rušenja tržišta. Bez minimalne cijene strane platforme i agregatori mogu nastaviti koristiti promocije, subvencije, algoritamske popuste i druge modele kojima se cijena vožnje spušta ispod realnog troška rada, dok se teret takvog modela prebacuje na vozače i domaće prijevoznike.</p> <p>Predlažem da se zakonom ili pravilnikom jasno propiše da način određivanja cijena autotaksi usluge mora sadržavati i minimalnu i maksimalnu cijenu. Minimalna cijena mora biti iznos koji ostaje prijevozniku odnosno vozaču za stvarno obavljenu uslugu prijevoza, prije obračuna provizije platforme, naknada aplikacije i poreznih obveza koje se odnose na proviziju platforme.</p> <p>Posebno naglašavam da minimalnu cijenu autotaksi usluge na elektroničkim aplikacijama i platformama mora moći odrediti sam prijevoznik, a ne platforma, agregator ili operator aplikacije.</p> <p>Ako zakon propisuje da cjenik autotaksi prijevoza samostalno utvrđuje prijevoznik, tada se ta odredba mora jednako primjenjivati i na prijevoznike koji rade putem elektroničkih aplikacija. Platforma ne smije jednostrano određivati cijenu vožnje, snižavati cijenu, mijenjati cjenik prijevoznika, nametati algoritamsku cijenu ili uvjetovati rad prihvaćanjem cijena koje sama platforma određuje.</p> <p>Prijevoznik mora imati pravo u aplikaciji sam unijeti svoj cjenik i svoju minimalnu cijenu ispod koje ne prihvaća obavljanje prijevoza. Ta minimalna cijena mora predstavljati zaštićeni iznos koji pripada prijevozniku za stvarno obavljenu uslugu prijevoza. Platforma može, ako želi, na taj iznos dodati svoju jasno</p>		platforme regulirano je Zakonom o radu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>prikazanu proviziju, naknadu ili drugi trošak, ali ne smije smanjivati iznos koji je prijevoznik sam odredio kao minimalnu cijenu svoje usluge.</p> <p>Platforma ne smije imati pravo prikazati putniku cijenu koja je niža od minimalne cijene koju je odredio prijevoznik, osim ako platforma razliku u cijeni u cijelosti sama nadoknadi prijevozniku iz vlastitih sredstava. Popusti, promocije, kuponi, subvencije ili marketinške akcije platforme ne smiju se financirati na teret prijevoznika i ne smiju dovesti do toga da prijevoznik primi manje od svoje minimalne cijene.</p> <p>Ako platforma želi nuditi popust putniku, taj popust mora ići isključivo na teret platforme, a ne na teret vozača ili prijevoznika. U protivnom se radi o prikrivenom pritisku na prijevoznike, rušenju tržišta i nametanju cijena od strane subjekta koji nije stvarni pružatelj prijevozne usluge.</p> <p>Platforma ne smije uvjetovati pristup aplikaciji time da prijevoznik prihvati minimalne cijene koje je odredila sama platforma. Takav model stavlja prijevoznika u podređen položaj, oduzima mu pravo da samostalno određuje cijenu vlastite usluge i stvara odnos ekonomske ovisnosti u kojem platforma kontrolira tržište, cijenu, narudžbu, proviziju i prihod vozača.</p> <p>Zato predlažem da se u zakonu ili pravilniku izričito propiše da elektronička aplikacija mora omogućiti prijevozniku samostalno postavljanje vlastitog cjenika i minimalne cijene, uz obvezu da ti podaci budu jasno vidljivi, evidentirani i dostupni nadležnim tijelima za nadzor.</p> <p>Također predlažem da se zabrani svaka praksa kojom platforma jednostrano mijenja cijenu prijevoznika, snižava cijenu vožnje ispod cjenika prijevoznika, nameće algoritamsku cijenu ili kroz promocije i popuste dovodi do toga da</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>prijevoznik primi manje od iznosa koji je sam odredio kao minimalnu cijenu.</p> <p>Cijena autotaksi prijevoza mora biti cijena prijevoznika, a ne cijena platforme. Platforma može biti kanal narudžbe i tehnički alat, ali ne smije preuzeti ulogu stvarnog gospodara cijene, prihoda i uvjeta rada prijevoznika.</p> <p>Ako elektronička aplikacija ili platforma naplaćuje proviziju, ta provizija mora biti jasno prikazana i obračunata iznad minimalne cijene koja pripada prijevozniku. Platforma ne bi smjela svoju proviziju, popuste, promocije ili marketinške kampanje financirati na način da stvarni iznos koji ostaje vozaču padne ispod propisane ili od strane prijevoznika određene minimalne cijene.</p> <p>Posebno je važno jasno urediti odnos između prijevoznika i elektroničke aplikacije. U tekstu se navodi da cjenik samostalno utvrđuje prijevoznik, ali u praksi cijenu često ne određuje stvarno prijevoznik, nego platforma ili agregator kroz algoritam, promocije, dinamičke cijene i uvjete korištenja aplikacije. Ako platforma određuje ili bitno utječe na cijenu, tada se ne može smatrati samo neutralnim tehničkim posrednikom, nego mora snositi odgovornost za način određivanja cijene i zakonitost poslovanja.</p> <p>Predlažem da se jasno propiše da elektronička aplikacija ne smije omogućiti vožnju po cijeni koja je niža od minimalne cijene koju je odredio prijevoznik, niti po cijeni nižoj od eventualne propisane minimalne cijene za područje na kojem se vožnja obavlja. Ako aplikacija putniku prikazuje cijenu, ta cijena mora biti u skladu s propisanim pravilima, mora biti transparentna i mora jasno prikazati što pripada prijevozniku, a što predstavlja proviziju, naknadu ili prihod platforme.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Također predlažem da se u aplikaciji prije potvrde narudžbe putniku jasno prikažu najmanje sljedeći podaci: naziv prijevoznika, identitet ili oznaka vozača, registarska oznaka vozila, status dozvole, planirana ruta, maksimalna cijena, osnovica cijene, moguće dodatne naknade, način plaćanja, informacija o fiskalizaciji računa i kontakt za prigovor.</p> <p>Odredba prema kojoj putnik potvrdom narudžbe u elektroničkoj aplikaciji prihvaća uvjete po kojima će usluga biti izvršena može biti prihvatljiva samo ako su ti uvjeti putniku stvarno jasno, jednostavno i potpuno prikazani prije potvrde. Nije dovoljno da uvjeti budu skriveni u općim uvjetima korištenja aplikacije ili napisani na način koji prosječan korisnik ne može razumjeti. Putnik mora prije potvrde znati bitne uvjete vožnje.</p> <p>Posebno podržavam odredbu da elektronička aplikacija mora biti uključena u vozilu za cijelo vrijeme pružanja usluge. Smatram da to mora služiti kao dokazni i nadzorni mehanizam. Aplikacija mora bilježiti početak vožnje, kraj vožnje, rutu, eventualna odstupanja od rute, cijenu, način plaćanja, identitet prijevoznika, vozača i vozila. Ti podaci moraju biti dostupni nadležnim tijelima u slučaju nadzora, prigovora putnika, porezne kontrole ili sumnje u nezakonito obavljanje prijevoza.</p> <p>Ako aplikacija mora biti uključena cijelo vrijeme vožnje, tada mora postojati i jasna posljedica za slučaj da aplikacija nije uključena, da ne bilježi vožnju ili da se vožnja obavlja mimo sustava. U tom slučaju treba biti jasno propisano tko odgovara: vozač, prijevoznik, ali i platforma ako je omogućila takav način rada.</p> <p>Predlažem i da se razmotri model u kojem elektronička aplikacija služi isključivo kao alat za narudžbu vožnje, bez kontrole naplate. U takvom modelu vozač</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>odnosno prijevoznik mora koristiti taksimetar ili drugi propisani način obračuna, cijenu unijeti u vlastitu blagajnu, izdati i fiskalizirati račun putniku, dok aplikacija ne kontrolira novac niti stvara financijsku ovisnost vozača o platformi. Takav model smanjuje monopolsku kontrolu platformi nad vozačima.</p> <p>Ako se ipak dopušta model u kojem platforma sudjeluje u naplati, tada se mora jasno propisati odgovornost platforme za prikaz cijene, naplatu, proviziju, izdavanje odgovarajućih dokumenata, fiskalizaciju i čuvanje digitalnog traga. Platforma koja kontrolira novac ne može istodobno tvrditi da nije odgovorna za poslovni model koji nameće vozačima i prijevoznicima.</p> <p>Predlažem da se minimalne i maksimalne cijene autotaksi usluge mogu određivati po jedinicama lokalne ili regionalne samouprave, jer uvjeti poslovanja nisu isti u Dubrovniku, Splitu, Zagrebu, manjim gradovima, ruralnim područjima i turističkim središtima. Troškovi, prometni režimi, sezonalnost, zagušenja i uvjeti rada značajno se razlikuju od područja do područja, pa i pravila cijena moraju omogućiti lokalnu prilagodbu.</p> <p>Također ukazujem na moguću nomotehničku neusklađenost u tekstu članka 8, gdje se navodi pravilnik iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona. Budući da se prema predloženim izmjenama članka 13. mijenja redoslijed stavaka i dosadašnji stavak 8. postaje stavak 9., potrebno je provjeriti treba li upućivanje glasiti na članak 13. stavak 9., kako bi se izbjegla pravna nejasnoća.</p> <p>Zaključno, članak 8 ide u dobrom smjeru jer jača transparentnost cijene i rute prema putniku te propisuje da aplikacija mora biti uključena tijekom cijele vožnje. Međutim, za stvarno uređenje tržišta potrebno je</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>jasno propisati da cijenu i minimalnu cijenu svoje usluge samostalno određuje prijevoznik, a ne platforma. Potrebno je zabraniti platformama da jednostrano nameću cijene, ruše cijene ispod cjenika prijevoznika, koriste promocije na teret vozača ili uvjetuju rad prihvaćanjem cijena koje same određuju.</p> <p>Bez jasne zaštite minimalne cijene prijevoznika, transparentnog prikazivanja provizija platforme, odgovornosti aplikacija koje određuju ili naplaćuju cijenu, obveznog digitalnog traga vožnje, jasne fiskalizacije i zabrane vožnji ispod minimalne cijene koju je odredio prijevoznik, tržište će i dalje ostati izloženo dampingu, stranim platformama i financijskoj kontroli preko aplikacija.</p>		
211.	LEO LASIĆ	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.</p>	<p>Podržavam predloženu izmjenu prema kojoj prijevoznik samostalno utvrđuje cjenik autotaksi prijevoza, uz obvezu usklađenosti s pravilnikom koji uređuje način određivanja cijena.</p> <p>Također je pozitivno što se propisuje da putnik, prije ulaska u vozilo, putem elektroničke aplikacije mora unaprijed vidjeti maksimalnu cijenu i planiranu rutu.</p> <p>Transparentnost cijene i uvjeta vožnje ključna je za zaštitu korisnika. Putnik mora prije početka vožnje znati tko pruža uslugu, kojom rutom se vozi i koja je najviša cijena – ona mora biti jasno određena i ne smije se naknadno mijenjati.</p> <p>Međutim, uređivanje isključivo maksimalne cijene nije dovoljno za stabilno i pravedno tržište. Dok maksimalna cijena štiti putnika od previsokih iznosa, minimalna cijena štiti prijevoznike i vozače od dampinga, nelojalne konkurencije i umjetnog rušenja cijene rada. Bez jasno definirane minimalne cijene, platforme i agregatori mogu kroz promocije, subvencije i algoritamsko određivanje</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Međutim, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>cijena spuštati cijene ispod realnih troškova, pri čemu se teret takvog modela prenosi na vozače.</p> <p>Stoga predlažem da se zakonom ili pravilnikom propiše obveza određivanja i minimalne i maksimalne cijene autotaksi usluge. Minimalna cijena mora predstavljati zaštićeni iznos koji pripada prijevozniku odnosno vozaču za stvarno obavljenu uslugu, prije obračuna provizija i drugih troškova platforme.</p> <p>Posebno naglašavam da pravo određivanja cijene mora u praksi ostati na prijevozniku. Ako zakon propisuje da prijevoznik samostalno utvrđuje cjenik, ta se odredba mora jednako primjenjivati i u radu putem elektroničkih aplikacija. Platforme ne bi smjele jednostrano određivati cijene, mijenjati cjenike, nametati algoritamske cijene niti uvjetovati rad prihvaćanjem cijena koje same određuju.</p> <p>Prijevozniku mora biti omogućeno da unutar aplikacije samostalno postavi svoj cjenik i minimalnu cijenu ispod koje ne prihvaća vožnju. Platforma može na taj iznos dodati vlastitu proviziju ili naknadu, ali ne smije smanjivati iznos koji pripada prijevozniku. Ako platforma nudi popuste ili promocije, oni se moraju financirati isključivo na teret platforme, a ne vozača ili prijevoznika.</p> <p>Također je potrebno izričito zabraniti praksu kojom platforme prikazuju cijene niže od minimalne cijene prijevoznika ili kroz promocije dovode do toga da prijevoznik primi manje od unaprijed definiranog iznosa. U suprotnom, dolazi do prikrivenog pritiska na prijevoznike i narušavanja tržišnih uvjeta.</p> <p>Cijena autotaksi usluge mora ostati cijena prijevoznika, dok platforma može biti alat za narudžbu i tehnički posrednik, ali ne i stvarni upravljač cijenom i prihodima. Ako platforma ipak određuje ili bitno utječe na cijenu, tada mora snositi</p>		transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>punu odgovornost za zakonitost takvog modela.</p> <p>U tom smislu predlažem da aplikacija prije potvrde narudžbe jasno prikaže ključne podatke: prijevoznika, vozača ili njegovu oznaku, registarsku oznaku vozila, planiranu rutu, maksimalnu cijenu, eventualne dodatne troškove, način plaćanja i informacije o izdavanju računa. Prihvatanje uvjeta vožnje od strane putnika može biti valjano samo ako su ti uvjeti prikazani jasno, razumljivo i bez skrivenih elemenata.</p> <p>Pozitivno je i što se propisuje da aplikacija mora biti uključena tijekom cijele vožnje. To treba služiti kao nadzorni mehanizam – bilježenje početka i završetka vožnje, rute, cijene, načina plaćanja i identiteta sudionika. Ti podaci moraju biti dostupni nadležnim tijelima u slučaju nadzora ili prigovora.</p> <p>Istodobno, potrebno je jasno propisati odgovornost u slučaju da aplikacija nije uključena ili da se vožnja odvija izvan sustava.</p> <p>Dodatno predlažem razmatranje modela u kojem aplikacija služi isključivo kao alat za narudžbu, dok naplatu i fiskalizaciju provodi prijevoznik putem vlastitog sustava. Time bi se smanjila financijska ovisnost vozača o platformama. Ako se zadrži model u kojem platforma sudjeluje u naplati, tada mora imati jasno propisane obveze u pogledu cijene, provizije, fiskalizacije i čuvanja podataka.</p> <p>Također smatram da bi se minimalne i maksimalne cijene trebale moći određivati na razini jedinica lokalne i regionalne samouprave, s obzirom na značajne razlike u troškovima i uvjetima poslovanja između različitih područja.</p> <p>Na kraju, ukazujem i na moguću nomotehničku neusklađenost u upućivanju na članak 13., koju je potrebno provjeriti kako bi</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>se izbjegle pravne nejasnoće.</p> <p>Zaključno, predložene izmjene doprinose transparentnosti prema putniku, ali za stvarno uređenje tržišta potrebno je dodatno osigurati zaštitu minimalne cijene prijevoznika, jasno definirati ulogu i odgovornost platformi te onemogućiti praksu nametanja i snižavanja cijena od strane aplikacija. Bez toga će tržište i dalje ostati pod pritiskom dampinga i neravnoteže između prijevoznika i platformi.</p>		
212.	Robert Ožvald	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>-Predlaže se uvođenje minimalne cijene autotaksi usluge radi osiguravanja ekonomske održivosti djelatnosti i zaštite vozača od dampinga cijena.</p> <p>Minimalna cijena utvrđivala bi se pravilnikom na temelju prosječnih realnih troškova poslovanja autotaksi prijevoznika, uključujući osobito troškove rada, vozila, energenata, poreza i drugih davanja te operativne troškove obavljanja usluge.</p> <p>Cijena autotaksi usluge ne smije biti niža od tako utvrđene minimalne cijene.</p> <p>Zabranjuje se svako određivanje cijena koje ima za cilj ili učinak narušavanje tržišnog natjecanja na način da se usluga pruža ispod ekonomski opravdane razine, uključujući modele u kojima razliku cijene snosi vozač ili se ona kompenzira putem netransparentnih uvjeta digitalnih platformi.</p> <p>-Predlaže se dopuna članka 8. Nacrta (članak 48. stavak 4 Zakona) na način da se propiše obveza prikaza iznosa koji pripada vozaču nakon odbitka svih provizija i naknada prije prihvaćanja vožnje.</p> <p>Navedeno je nužno radi osiguravanja transparentnosti uvjeta rada vozača i sprječavanja situacija u kojima vozač prihvaća vožnju bez uvida u stvarnu zaradu, čime se izravno doprinosi</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Međutim, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>pravednijem i transparentnijem tržištu autotaksi usluga.</p> <p>-Predlaže se dodavanje novog stavka u članku 8. Nacrta (članak 48. Zakona) kojim bi se propisalo da se popusti odobreni korisnicima autotaksi usluga ne smiju financirati na teret vozača.</p> <p>Ova mjera nužna je radi sprječavanja prikrivenog smanjenja prihoda vozača i osiguravanja poštenih i transparentnih uvjeta poslovanja, osobito u kontekstu pružanja usluga putem digitalnih platformi.</p>		
213.	OBRTNIČKA KOMORA ISTARSKOŽUPANIJE UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	Predlažemo uvesti minimalnu i maksimalnu cijenu po kilometru u taxi prijevozu. Na taj način spriječio bi se damping cijena kojeg provode digitalne platforme, što u konačnici ruši tržišnu ravnotežu, tjera vozače na rad ispod isplativosti te uništava cijelu djelatnost taksi prijevoza. Bez minimalne cijene nastaje nekontrolirano tržište u kojem rad postaje ekonomski neodrživ, a država gubi uredan porezni i doprinosni sustav.	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.
214.	BRUNO SAMMA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	Predlažem da se predložene izmjene članka 48. dodatno dopune na način da se propiše obveza utvrđivanja minimalne osnovne tarife autotaksi prijevoza, koja bi sadržavala najmanje: <ul style="list-style-type: none"> minimalnu cijenu starta vožnje, minimalnu cijenu po jednom prijeđenom kilometru, po potrebi minimalnu cijenu po minuti vožnje ili čekanja, ako se taj element tarife koristi. Ova dopuna ne bi značila ukidanje tržišne slobode niti administrativno određivanje pune cijene autotaksi usluge. Prijevoznik bi i dalje samostalno utvrđivao svoj cjenik i mogao bi slobodno odrediti cijene iznad propisanog minimalnog praga. Međutim, ne bi smio pružati uslugu ispod minimalne osnovne tarife propisane pravilnikom.	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga o izmjenama i dopunama Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Svrha ove dopune nije ograničavanje tržišnog natjecanja, nego uspostava najnižeg održivog standarda cijene ispod kojeg autotaksi prijevoz objektivno ne može pokriti osnovne troškove zakonitog poslovanja: trošak vozila, goriva ili energije, održavanja, osiguranja, amortizacije, plaće vozača, poreznih obveza, doprinosa, licencija, dozvola, tehničkih uvjeta, aplikacijskih troškova i ostalih troškova poslovanja.</p> <p>U praksi se bez minimalne osnovne tarife otvara prostor za dampinške cijene, neloyalnu konkurenciju i poslovne modele u kojima se usluga pruža ispod realnog troška rada. Takav model dugoročno ne štiti ni putnike ni prijevoznike. Posljedica su pad kvalitete usluge, pritisak na vozače, izbjegavanje obveza, nestabilna dostupnost vozila te tržište koje kratkoročno izgleda jeftino, ali dugoročno postaje neodrživo.</p> <p>Predlažem da se članak 48. stavak 3. dopuni tako da glasi:</p> <p>„(3) Cjenik autotaksi prijevoza iz stavka 2. ovoga članka samostalno utvrđuje prijevoznik, a koji mora biti u skladu s načinom određivanja cijena autotaksi usluga propisanim pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona. Cjenik ne smije sadržavati cijene niže od minimalne osnovne tarife autotaksi prijevoza propisane tim pravilnikom.“</p> <p>Također predlažem da se iza predloženog stavka 6. doda novi stavak 7. koji glasi:</p> <p>„(7) Minimalna osnovna tarifa autotaksi prijevoza obuhvaća najmanje minimalnu cijenu starta vožnje i minimalnu cijenu po jednom prijeđenom kilometru, a može obuhvatiti i minimalnu cijenu po minuti vožnje ili čekanja ako se takav element tarife primjenjuje. Minimalna osnovna tarifa primjenjuje se jednako na autotaksi prijevoz koji se</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>obavlja putem digitalnog taksimetra i na autotaksi prijevoz koji se ugovara putem elektroničke aplikacije.“</p> <p>Predlažem i dodavanje novog stavka 8.:</p> <p>„(8) Minimalnu osnovnu tarifu iz stavka 7. ovoga članka pravilnikom propisuje ministar nadležan za promet, vodeći računa o stvarnim troškovima obavljanja autotaksi prijevoza, troškovima rada, troškovima vozila, goriva odnosno energije, održavanja, osiguranja, poreznih i drugih obveza, tržišnim uvjetima te potrebi očuvanja dostupne, sigurne i ekonomski održive usluge autotaksi prijevoza.“</p> <p>I novi stavak 9.:</p> <p>„(9) Minimalna osnovna tarifa iz stavka 7. ovoga članka usklađuje se najmanje jednom godišnje, najkasnije do 31. ožujka tekuće godine, prema kretanju indeksa potrošačkih cijena, troškova goriva odnosno energije i drugih relevantnih troškova obavljanja autotaksi prijevoza. Ministarstvo nadležno za promet dužno je prije svake izmjene minimalne osnovne tarife provesti savjetovanje s predstavnicima autotaksi prijevoznika, gospodarskim i obrtničkim komorama te predstavnicima potrošača.“</p>		
215.	ANJA NOVAKOVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>Predlažem izmjenu formulacije u članku 8., stavku 4., na način da umjesto izraza „putniku prije ulaska u vozilo“ stoji „putniku prije započinjanja vožnje“, te da se putniku prikaže raspon cijene, odnosno minimalna i maksimalna cijena vožnje.</p> <p>U praksi se često događa da putnici najprije priđu vozilu i pitaju je li vozilo slobodno, nakon čega odmah ulaze u vozilo, a ponekad putnici uđu u vozilo i bez prethodnog pitanja. Zbog toga formulacija „prije ulaska u vozilo“ nije uvijek praktično provediva i može dovesti do nelogičnih situacija u kojima bi vozač putnika morao tražiti da izađe iz vozila samo kako bi</p>	Nije prihvaćen	Važećim propisima dovoljno je jasno uređen odnos između prijevoznika i putnika, korisnika autotaksi prijevoza.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>mu se cijena i planirana ruta formalno prikazale prije ponovnog ulaska.</p> <p>Smatram da je svrha ove odredbe zaštita putnika i transparentnost cijene i rute, a ta se svrha može jednako dobro ostvariti ako se propiše da minimalna i maksimalna cijena te planirana ruta moraju biti vidljive prije započinjanja vožnje, odnosno prije stvarnog početka pružanja usluge.</p> <p>Također, smatram da je važno jasno razlikovati planiranu rutu od obvezne rute. Planirana ruta treba služiti informiranju putnika i transparentnosti usluge, ali ne bi smjela značiti da je vozač obvezan voziti isključivo tom rutom u svakoj situaciji. U stvarnim uvjetima na cesti mogu nastati nepredviđene okolnosti, poput prometne nesreće, zastoja, gužve, radova na cesti, zatvorenih prometnica ili drugih sigurnosnih i prometnih razloga, zbog kojih je opravdano odstupiti od prvotno planirane rute.</p> <p>Stoga predlažem da stavak 4. glasi:</p> <p>„Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem elektroničke aplikacije, putniku prije započinjanja vožnje moraju biti jasno prikazani i dostupni na uvid podaci iz elektroničke aplikacije na uređaju koji se koristi za pružanje usluge, i to raspon cijene, odnosno minimalna i maksimalna cijena vožnje, kao i planirana ruta putovanja. Planirana ruta putovanja služi informiranju putnika i ne smatra se obveznom rutom ako tijekom vožnje nastupe opravdane okolnosti kao što su prometna nesreća, zastoj, gužva, radovi na cesti, zatvorena prometnica ili drugi objektivni prometni ili sigurnosni razlozi.”</p>		
216.	UDRUŽENJE OBRTNIKA SPLIT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	<p>U članku 48. stavak 2. mijenja se i glasi:</p> <p>„Ako prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra (ugrađenog, odobrenog tipa i ovjeren ili u obliku</p>	Nije prihvaćen	Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, kao podzakonski akt, detaljno razrađuje odredbe Zakona o prijevozu

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>elektroničke aplikacije) za vrijeme obavljanja usluge u vozilu mora biti uključen taksimetar i mora na vidljivom mjestu u vozilu imati istaknut cjenik te oznake na lijevim i desnim bočnim vratima mora imati sukladno članku 3. stavcima 3. i 4. Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe.</p> <p>Obrazloženje: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je putem izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (NN 86/25) donijelo sljedeće: U Pravilniku o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (»Narodne novine«, br. 50/18, 56/19, 107/20, 127/21, 147/21, 71/22 i 154/24) u članku 3. stavku 1. podstavci 2. i 3. mijenjaju se i glase:</p> <p>» - ako ima taksimetar, isti može biti ugrađen, odobrenog tipa i ovjeren ili u obliku elektroničke aplikacije, pri čemu mora biti postavljen na korisniku vidljivom mjestu u vozilu te na poledini sjedala vozača i suvozača mora imati istaknuti cjenik autotaksi usluga koji je lako čitljiv te sa slovima i brojkama visine najmanje 4 mm, a osim cijene po prijeđenom kilometru može sadržavati cijenu starta i cijenu po minuti vožnje - ako ima taksimetar, na lijevim i desnim bočnim vratima mora imati oznaku sukladno stavcima 3. i 4. ovoga članka«.</p> <p>Zbog navedenoga, nužno je kroz izmjene i dopune Zakona o prijevozu u cestovnom prometu jasno definirati da u slučaju kada prijevoznik pruža uslugu autotaksi prijevoza putnika putem taksimetra, on može biti ugrađen, odobrenog tipa i ovjeren ili u obliku elektroničke aplikacij</p>		u cestovnom prometu radi njihove primjene, a sadržaj je usklađen sa zakonskim odredbama.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
217.	DAVOR ŠPRLJAN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>Poštovani,</p> <p>U stavku 4. predloženog teksta propisuje se obveza da putniku, prije ulaska u vozilo, na vlastitom uređaju moraju biti vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta.</p> <p>Ovim putem ukazujem na nužnost jasnog pravnog razgraničenja između dva pojma koja se u praksi često miješaju:</p> <p>Elektronička aplikacija za posredovanje (npr. Uber, Bolt): Sustav gdje putnik i prijevoznik imaju povezane aplikacije, čime je tehnički moguće putniku prikazati rutu i cijenu na njegovom uređaju prije ulaska.</p> <p>Taksimetar u obliku elektroničke aplikacije: Softverski alat koji zamjenjuje fizički taksimetar, služi isključivo za mjerenje i fiskalizaciju vožnje, ali nema putničku komponentu (aplikaciju) putem koje bi putnik unaprijed vidio rutu na svom uređaju.</p> <p>Problem: Trenutni tekst stavka 4. implicitno nalaže da svaki prijevoznik koji koristi elektronički taksimetar mora imati i sustav za prikaz rute na putnikovom uređaju. To je tehnički neizvedivo za samostalne prijevoznike koji ne koriste platforme za posredovanje, čime se ovim prijedlogom izravno ugrožava njihov rad.</p> <p>Prijedlog: Molim da se u tekstu zakona eksplicitno definira da se obveza iz stavka 4. odnosi isključivo na pružatelje usluge koji koriste elektroničke platforme za posredovanje, dok se za prijevoznike koji koriste certificirani taksimetar (u obliku aplikacije) zadržava postojeća obveza transparentnog praćenja vožnje tijekom pružanja same usluge.</p> <p>Bez ovakvog razgraničenja, odredba je neprovediva za veliki broj taksi prijevoznika i stvara pravnu nesigurnost.</p>	Prihvaćen	Prihvaćen.
218.	HRVATSKA GOSPODA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	Grupacija davatelja taksi usluga pri HGK podržava predložene izmjene članka	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
	RSKA KOMORA	IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 8.	<p>48. kojima se dodatno uređuje način određivanja cjenika autotaksi prijevoza te propisuje obveza transparentnog prikaza maksimalne cijene i planirane rute putovanja prije potvrde narudžbe u elektroničkoj aplikaciji.</p> <p>Pozitivno se ocjenjuje rješenje kojim prijevoznik samostalno utvrđuje cjenik uz obvezu usklađenosti s pravilnikom te uvođenje obveze prethodnog informiranja korisnika o maksimalnoj cijeni i ruti vožnje, čime se jača transparentnost i zaštita korisnika.</p> <p>Također se podržava odredba prema kojoj se potvrda narudžbe u elektroničkoj aplikaciji smatra prihvatom uvjeta usluge, kao i obveza uključenosti aplikacije tijekom cijelog trajanja prijevoza, što doprinosi većoj pravnoj sigurnosti i nadzoru nad uslugom.</p> <p>Međutim, s obzirom na istodobno normiranje više modela naručivanja autotaksi prijevoza (elektronička aplikacija, telefonski poziv i neposredni ugovor o vožnji), potrebno je osigurati potpunu međusobnu usklađenost odredbi, osobito u dijelu koji se odnosi na formiranje i prikaz cijene usluge.</p> <p>U tom smislu, predlaže se dodatno precizirati da se načela transparentnog prikaza maksimalne cijene, rute i uvjeta prihvata narudžbe primjenjuju na sve oblike naručivanja iz članka 4., uz uvažavanje tehničkih i operativnih razlika između pojedinih modela.</p> <p>Time bi se osigurao tehnološki neutralan i jedinstveno primjenjiv okvir, bez stvaranja razlika u pravima korisnika ovisno o kanalu naručivanja, uz istovremeno očuvanje operativne provedivosti u praksi.</p> <p>Dodatno se ukazuje na potrebu nomotehničke dorade upućivanja na članak 13. stavak 8., radi</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			izbjegavanja mogućih nejasnoća u provedbi zbog izmjena strukture članka.		
219.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 9.	<p>Iako se ovim člankom uređuje ovlast jedinica lokalne samouprave u određivanju posebnih oblika prijevoza, u praksi je nužno osigurati da se takve odluke mogu učinkovito provoditi i u slučaju prijevoza koji se obavlja putem digitalnih platformi.</p> <p>U suprotnom, postoji rizik da se uvjeti i ograničenja koje propisuje lokalna samouprava zaobilaze putem digitalnih aplikacija, čime se narušava svrha ove odredbe i onemogućuje učinkovito upravljanje prometom na lokalnoj razini.</p>	Nije prihvaćen	Poseban oblik prijevoza uređuje se općim aktima jedinice lokalne samouprave kojima se propisuju potreba i način obavljanja posebnog oblika prijevoza putnika cestovnim vlakom, zaprežnim vozilom ili nekim drugim cestovnim vozilom, poput broja cestovnih turističkih vlakova kojima je dopušteno prometovati na području te jedinice, zatim na kojem točno području i kojom brzinom, te koji su dodatni uvjeti potrebni za ishođenje rješenja o prometovanju takvog vozila. Jedinice lokalne samouprave imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donese propis kojim utvrđuje lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola, međutim, rad koji se obavlja korištenjem digitalne radne platforme, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.
220.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 11.	Predložene odredbe predviđaju sankcioniranje vozača za prekršaje u obavljanju autotaksi prijevoza, međutim ne propisuju odgovornost digitalnih platformi koje putem svojih sustava upravljaju dodjelom vožnji i uvjetima pružanja usluge.	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>U slučajevima kada platforma ima odlučujući utjecaj na dodjelu vožnji, cijenu i uvjete pružanja usluge, nužno je propisati i njezinu prekršajnu odgovornost za omogućavanje ili ne sprječavanje obavljanja prijevoza protivno zakonu.</p> <p>Dodatno, potrebno je propisati odgovornost platforme u slučajevima kada se kroz organizacijske promjene na razini agregatora ili povezanih pravnih subjekata (učestale promjene pravnog oblika, prijenosi vozila i vozača između subjekata i sl.) faktično omogućuje zaobilaženje zakonskih uvjeta za obavljanje autotaksi prijevoza. Platforma kao subjekt koji upravlja pristupom tržištu i dodjelom vožnji ne može izbjeći odgovornost pozivanjem na formalnu neovisnost agregatora.</p> <p>Uz navedeno, predlaže se razmotriti uvođenje dodatnih mjera radi učinkovite provedbe zakona. U slučajevima težih ili ponovljenih prekršaja, potrebno je omogućiti izricanje zaštitne mjere privremenog isključenja vozila iz obavljanja autotaksi prijevoza, odnosno privremenog oduzimanja vozila do otklanjanja nepravilnosti ili izvršenja izrečene kazne, uz poštivanje načela razmjernosti.</p> <p>U suprotnom, odgovornost se prebacuje isključivo na vozača, dok subjekt koji faktično upravlja sustavom i ostvaruje ekonomsku korist ostaje izvan dosega sankcija, što dovodi do pravne neravnoteže i onemogućuje učinkovitu provedbu zakona.</p>		<p>smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p>
221.	HRVATSKA GOSPODA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O	Grupacija davatelja taksi usluga pri HGK podržava nastojanja Zakonodavca da	Nije prihvaćen	Oduzimanje kartice autotaksi vozača na rok od godinu dana od dana

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
	RSKA KOMORA	IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 11.	<p>se kroz izmjene članka 112. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ojača razina sigurnosti i odgovornosti u obavljanju autotaksi djelatnosti, osobito kroz preciziranje prekršajnih odredbi i jačanje mehanizama nadzora nad ispunjavanjem propisanih uvjeta za rad vozača. Pozitivno se ocjenjuje nomotehnička dorada upućivanja na odgovarajuće odredbe Zakona te jasno propisivanje posljedica za teže povrede propisa u vidu oduzimanja kartice autotaksi vozača.</p> <p>Međutim, s aspekta načela pravne sigurnosti, razmjernosti i jednakog tržišnog tretmana, potrebno je dodatno razmotriti propisano oduzimanje kartice u trajanju od jedne godine kao automatsku mjeru. Naime, takvo rješenje u praksi može imati učinak privremenog isključenja vozača s tržišta neovisno o individualnim okolnostima konkretnog slučaja, težini prekršaja te mogućnosti da se nepravilnost otkloni u kraćem roku ili da se ponovno ispune uvjeti za obavljanje djelatnosti. S obzirom na navedeno, predlaže se razmotriti uvođenje razmjernijeg modela koji bi omogućio određeni stupanj individualizacije mjere, bilo kroz razliku u trajanju oduzimanja kartice ovisno o težini prekršaja, bilo kroz mogućnost da nadležno tijelo u svakom pojedinom slučaju procijeni trajanje mjere u okviru propisanih kriterija.</p> <p>Dodatno, imajući u vidu specifičnost organizacije autotaksi tržišta u kojem sudjeluju i digitalne platforme i drugi oblici posredovanja u pružanju usluge, važno je osigurati da se mjere usmjerene na vozače primjenjuju razmjerno i ujednačeno u odnosu na sve sudionike koji sudjeluju u organizaciji i omogućavanju prijevoza.</p>		izvršnosti rješenja propisano je u svrhu zaštite javnog interesa i sigurnosti putnika, korisnika autotaksi prijevoza. Mjera ima odvratajući učinak i osigurava jednako postupanje prema svim vozačima koji obavljaju autotaksi prijevoz putnika.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			Ističemo kako je održavanje visokih standarda sigurnosti i profesionalnosti u djelatnosti autotaksi prijevoza od ključne važnosti, no istodobno je nužno osigurati da regulatorni okvir ne dovede do nerazmjernog opterećenja pojedinih sudionika tržišta u odnosu na druge.		
222.	HRVATSKA GOSPODA RSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 12.	<p>Grupacija davatelja taksi usluga pri HGK načelno podržava cilj predložene izmjene članka 113. Zakona u dijelu koji se odnosi na jačanje zakonitosti obavljanja autotaksi prijevoza te sankcioniranje slučajeva korištenja vozila koja nisu upisana u propisanu evidenciju vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz. Međutim, smatramo da je predloženo rješenje potrebno dodatno razmotriti s aspekta pravne sigurnosti, razmjernosti te operativne provedivosti u praksi. Naime, propisivanje prekršajne odgovornosti u slučaju kada vozilo nije upisano u evidenciju može dovesti do situacija u kojima prijevoznik, iako posjeduje važeću licenciju, registrirano vozilo te je uredno podnio zahtjev za upis ili promjenu vozila, faktično ne može koristiti vozilo zbog administrativnog ili tehničkog kašnjenja u ažuriranju evidencije. Takvo rješenje u praksi može dovesti do pravne nesigurnosti te nerazmjernog tereta za prijevoznike, budući da prekršajna odgovornost ne bi trebala nastupiti u slučajevima kada je prijevoznik uredno ispunio sve zakonom propisane obveze, a upis u evidenciju nije proveden iz razloga na strani nadležnog tijela ili tehničkog sustava.</p> <p>Sukladno načelima pravne sigurnosti i razmjernosti, smatramo da je nužno osigurati da sustav evidencije vozila bude u potpunosti digitaliziran,</p>	Nije prihvaćen	Upis u evidenciju vozila je pravna pretpostavka za zakonito obavljanje djelatnosti, stoga sama predaja zahtjeva za upisom i promjenom vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz ne mijenja pravni status vozila sve dok nadležno tijelo ne unese podatke u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika. Iznimke od navedenog dovele bi do pravne nesigurnosti, jer onemogućavaju učinkovitu provedbu nadzora u smislu uvida u ažurnu i službenu bazu podataka.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ažuran i operativno funkcionalan u realnom vremenu, kako bi se izbjegle situacije u kojima prijevoznik snosi posljedice zbog administrativnog kašnjenja. U tom smislu, opravdanim se smatra razmotriti uvođenje elektroničkog, brzog i automatiziranog upisa, promjene i brisanja vozila u evidenciji vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, uz automatsku provjeru podataka u službenim registrima (registracija vozila, tehnička ispravnost, vlasništvo ili pravo korištenja vozila). Takvo rješenje bilo bi u skladu s potrebom modernizacije sustava i uspostave jedinstvene digitalne evidencije (tzv. TX evidencije), koja bi omogućila ažurno povezivanje podataka o prijevozniku, vozilu i vozačima te time pridonijela većoj transparentnosti i učinkovitosti nadzora.</p> <p>Dodatno, smatramo da bi prekršajna odredba trebala biti normirana na način da se izbjegne sankcioniranje u situacijama kada je prijevoznik prije početka obavljanja prijevoza uredno podnio zahtjev za upis vozila u evidenciju, a upis nije proveden zbog okolnosti na strani nadležnog tijela ili tehničkog sustava.</p>		
223.	BRUNO SAMMA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 12.	<p>Predloženom izmjenom članka 113. stavka 1. uvodi se teški prekršaj za slučaj kada autotaksi prijevoznik započne obavljati autotaksi prijevoz vozilom koje nije upisano u evidenciju iz članka 14. Zakona.</p> <p>Načelno je prihvatljivo da vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz mora biti upisano u propisanu evidenciju. Međutim, problem je što se u praksi upis novog vozila ili promjena vozila često ne provodi odmah, nego prijevoznik mora čekati administrativno ažuriranje od strane nadležnog tijela. Ako postupak traje 15, 20 ili 30 dana, tada prijevoznik koji ima važeću licenciju,</p>	Nije prihvaćen	Navedeni prijedlozi su propisani u okviru važećih odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
.			<p>uredno registrirano vozilo i svu potrebnu dokumentaciju faktički ne može koristiti vozilo, iako je ispunio uvjete i dostavio promjenu.</p> <p>Takvo rješenje nije prihvatljivo. Zakon ne smije istodobno propisivati strogu prekršajnu odgovornost prijevoznika i ostaviti ga ovisnim o brzini ručne obrade zahtjeva kod izdavatelja licencijske. Ako država želi kažnjavati vožnju vozilom koje nije upisano u evidenciju, tada mora osigurati da upis vozila bude brz, elektronički, besplatan i provjerljiv.</p> <p>Predlažem da se, prije ili zajedno s izmjenom članka 113., dopune odredbe članka 14. i članka 47. na način da se autotaksi prijevozniku koji ima važeću licencijsku omogućiti samostalan elektronički upis, promjena i brisanje vozila u evidenciji vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz, putem službenog elektroničkog sustava povezanog s Nacionalnim registrom cestovnih prijevoznika.</p> <p>Taj upis ne bi bio nekontroliran. Podaci o vozilu trebaju se automatski provjeravati kroz dostupne službene evidencije, osobito evidenciju registriranih vozila Ministarstva unutarnjih poslova, podatke o tehničkoj ispravnosti i registraciji vozila, podatke o vlasništvu ili pravu korištenja vozila te podatke o potvrdi o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz, kao dodatna zaštitna mogućnost da se uvede elektronsko podnošenje izmjena upisa preko elektroničke platforme, gdje službenik samo provjeri i odobri upis. Time bi se postupak pojednostavio, ali bi se istodobno zadržala kontrola zakonitosti.</p> <p>Predlažem da se u članku 14. doda novi stavak koji glasi:</p> <p>„Autotaksi prijevoznik koji ima važeću licencijsku za autotaksi prijevoz ima pravo</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>elektroničkim putem samostalno prijaviti upis, promjenu ili brisanje vozila u evidenciji vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz. Prijava se podnosi putem službenog elektroničkog sustava povezanog s Nacionalnim registrom cestovnih prijevoznika, uz automatsku provjeru podataka u službenim evidencijama, uključujući evidencije o registraciji vozila, tehničkoj ispravnosti vozila, vlasništvu odnosno pravu korištenja vozila i potvrdi o ispunjavanju posebnih uvjeta za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz.“</p> <p>Također predlažem dodavanje sljedećeg stavka:</p> <p>„Ako se podaci iz prethodnog stavka mogu automatski provjeriti u službenim evidencijama, upis vozila u evidenciju vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz proizvodi pravni učinak danom elektroničke prijave, odnosno danom automatske potvrde sustava o uspješnom upisu. Autotaksi prijevoznik može započeti obavljati autotaksi prijevoz tim vozilom od trenutka izdavanja elektroničke potvrde o upisu vozila u evidenciju.“</p> <p>Ovo je važno jer članak 24. stavak 2. Zakona već vezuje početak obavljanja prijevoza uz dostavu izvoda iz licencije, dok za autotaksi vozila posebno propisuje da moraju biti upisana u evidenciju. Ako se za autotaksi vozila uvodi poseban režim evidencije umjesto klasičnog izvoda iz licencije, onda taj režim mora biti funkcionalan, brz i dostupan prijevozniku.</p> <p>Predlažem da se izričito propiše pravo autotaksi prijevoznika na besplatan elektronički uvid u vlastitu evidenciju vozila te pravo na besplatno preuzimanje elektroničke potvrde odnosno izvoda iz evidencije za svako pojedino vozilo. Potvrda odnosno izvod treba sadržavati najmanje naziv prijevoznika, OIB, broj licencije, registarsku oznaku</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>vozila, VIN oznaku, marku i model vozila, datum upisa, status vozila u evidenciji i oznaku izdavatelja licencije. Potvrda treba sadržavati QR kod, elektronički pečat ili drugi mehanizam za provjeru vjerodostojnosti.</p> <p>Predloženi tekst stavka:</p> <p>„Autotaksi prijevoznik ima pravo bez naknade elektroničkim putem pristupiti podacima o svim vozilima upisanim u vlastitu evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz te za svako pojedino vozilo preuzeti elektroničku potvrdu odnosno izvod iz evidencije. Elektronička potvrda odnosno izvod iz evidencije smatra se službenim dokazom da je vozilo upisano u evidenciju vozila kojima autotaksi prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz, osim ako nadležno tijelo službenom provjerom u Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika utvrdi drukčije stanje.“</p> <p>Ako se uvede kazna, mora postojati iznimka za prijevoznika koji je uredno izvršio elektroničku prijavu ili koji čeka obradu zahtjeva. Predlažem da se predloženi novi podstavak članka 113. dopuni ovako:</p> <p>„- ako domaći prijevoznik započne obavljati prijevoz vozilima za koja nema izvod iz licencije ili ako autotaksi prijevoznik započne obavljati autotaksi prijevoz vozilima koja nisu upisana u evidenciju iz članka 14. ovoga Zakona, osim ako je autotaksi prijevoznik prije početka obavljanja prijevoza podnio urednu elektroničku prijavu upisa vozila u evidenciju, a upis nije proveden zbog okolnosti na strani nadležnog tijela ili službenog elektroničkog sustava.“</p>		
224.	HRVATSKA OBRTNIČKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 12.	<p>Iza dosadašnjeg podstavka 2. koji postaje podstavak 1. dodaje se novi podstavak 2. koji glasi:</p> <p>“- ako domaći prijevoznik započne obavljati prijevoz vozilima za koja nema izvod iz licencije.“</p> <p>Obrazloženje:</p>	Nije prihvaćen	S obzirom na uvođenje posebnih registarskih pločica kojima će se, uz propisanu obvezu javne objave podataka o izdanim dozvolama i vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, osigurati učinkovitost nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza, smatramo

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			Uz ranije predložene i opisane razloge vraćanja izvoda iz licencije kao obaveznog dokumenta u autotaksi vozilu te brisanja članka o tome da autotaksi prijevoznika samostalno vodi evidenciju vozila te uz objavu svih dozvola na mrežnim stranicama izdavatelja, ne postoji potreba prekršajne odredbe za neupisivanje vozila u evidenciju vozila.		suvišnim uvođenje obveze posjedovanja izvoda iz licencije, a sukladno navedenom normiranje predložene prekršajna odredba je neopravdana.
225.	BRUNO SAMMA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 13.	<p>Predlažem da se predložena izmjena članka 114. stavka 1. podstavka 1. dopuni na način da se, uz fizičku karticu autotaksi vozača, izričito prizna i elektronička kartica autotaksi vozača, odnosno elektronička isprava dostupna vozaču na mobilnom uređaju.</p> <p>Predložena izmjena propisuje prekršaj ako vozač autotaksi vozila nema valjanu karticu autotaksi vozača i ako ona za vrijeme vožnje nije istaknuta u vozilu na način propisan pravilnikom. Cilj vidljivosti kartice putniku i nadzornim tijelima je opravdan. Međutim, u praksi se može dogoditi da vozač ima uredno izdanu i valjanu karticu, ali fizička kartica bude izgubljena, oštećena, ukradena, zaboravljena, u postupku zamjene ili još nije fizički preuzeta, iako je status vozača uredan u službenoj evidenciji.</p> <p>U takvim slučajevima nije razmjerno da se vozača i prijevoznika tretira kao da kartica ne postoji, ako se valjanost kartice može odmah provjeriti elektroničkim putem.</p> <p>Zato predlažem da se uvede elektronička kartica autotaksi vozača kao službena digitalna isprava, dostupna putem mobilnog uređaja, osobnog korisničkog pretinca, e-Građana, e-Taksi sustava ili druge službene aplikacije odnosno elektroničkog sustava. Elektronička kartica trebala bi sadržavati najmanje iste bitne podatke kao i fizička kartica, uključujući ime i prezime vozača, fotografiju, broj kartice, rok važenja,</p>	Nije prihvaćen	Odredbom članka 12.b Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana je obveza isticanja kartice autotaksi vozača u vozilu za vrijeme vožnje, te njena vidljivost putnicima, kao i dužnost predočenja iste na zahtjev inspektora ili druge osobe ovlaštene za nadzor, dok je Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe definiran način isticanja kartice. Primarna funkcija kartice autotaksi vozača je vidljivost i pružanje sigurnosti korisniku usluge autotaksi prijevoza u stvarnom vremenu, te osigurava učinkovit i svima dostupan uvid u zakonito obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza putnika. Činjenica da vozač ima uredan status u evidenciji, ne oslobađa ga odgovornosti od obveze da navedeni status učini vidljivim korisniku, stoga se gubitak, oštećenje ili zaboravljanje kartice smatra propustom u profesionalnom obavljanju djelatnosti.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>podatak o izdavatelju i status valjanosti.</p> <p>Elektronička kartica mora imati QR kod ili drugi mehanizam elektroničke provjere vjerodostojnosti, tako da putnik, prometni redar, komunalni redar, policijski službenik, Carinska uprava ili drugo nadzorno tijelo može odmah provjeriti je li kartica valjana.</p> <p>Predlažem da se članak 114. stavak 1. podstavak 1. dopuni tako da glasi:</p> <p>„- ako vozač autotaksi vozila nema valjanu karticu autotaksi vozača, odnosno valjanu elektroničku karticu autotaksi vozača dostupnu putem službenog elektroničkog sustava, ili ako fizička kartica autotaksi vozača za vrijeme vožnje nije istaknuta u vozilu na način propisan pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona, osim ako vozač u trenutku nadzora može predložiti valjanu elektroničku karticu autotaksi vozača čija se vjerodostojnost može odmah provjeriti elektroničkim putem (članak 12.b stavak 1.).“</p> <p>Također predlažem da se u članku 12.b ili u pravilniku iz članka 13. stavka 8. propiše novi stavak:</p> <p>„Kartica autotaksi vozača može se, uz fizički oblik, izdati i u elektroničkom obliku kao elektronička kartica autotaksi vozača. Elektronička kartica autotaksi vozača dostupna je vozaču putem službenog elektroničkog sustava i sadrži podatke potrebne za identifikaciju vozača i provjeru valjanosti kartice. Elektronička kartica autotaksi vozača ima istu dokaznu snagu kao fizička kartica ako njezina vjerodostojnost i valjanost mogu biti provjerene elektroničkim putem.“</p> <p>Dodao bih i odredbu za prijelazne situacije:</p> <p>„Vozač autotaksi vozila ne smatra se da nema valjanu karticu autotaksi vozača ako je kartica izdana i valjana u službenoj evidenciji, a vozač je u trenutku nadzora može predložiti u elektroničkom obliku putem mobilnog</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			uređaja ili drugog elektroničkog sredstva provjere.“		
226.	HRVATSKA GOSPODA RSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 13.	Grupacija davatelja taksi usluga pri HGK podržava cilj predložene izmjene u dijelu koji se odnosi na osiguravanje da autotaksi vozač posjeduje važeću karticu autotaksi vozača te da identitet vozača bude jasno vidljiv korisniku usluge i nadzornim tijelima. Međutim, smatramo da je potrebno dodatno razmotriti način ispunjavanja ove obveze, osobito u dijelu koji se odnosi na obvezno fizičko isticanje kartice u vozilu. Naime, s obzirom na razvoj digitalnih sustava, elektroničkih aplikacija i centralnih evidencija, identitet vozača, status kartice i pripadajući podaci već se mogu provjeravati putem QR koda, elektroničkih registara ili aplikacijskih sučelja u stvarnom vremenu. U tom smislu, smatramo da je potrebno osigurati tehnološki neutralan pristup, odnosno omogućiti da se svrha identifikacije vozača može jednako učinkovito ostvariti i kroz digitalne oblike provjere, bez isključivog oslanjanja na fizičko isticanje kartice u vozilu. Dodatno, predlaže se razmotriti povezivanje predmetne odredbe s uspostavom jedinstvene evidencije vozača i vozila (tzv. TX evidencije), koja bi omogućila brzu, pouzdanu i neposrednu provjeru statusa vozača od strane putnika i nadzornih tijela.	Nije prihvaćen	Odredbom članka 12.b Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisana je obveza isticanja kartice autotaksi vozača u vozilu za vrijeme vožnje, te njena vidljivost putnicima, kao i dužnost predočenja iste na zahtjev inspektora ili druge osobe ovlaštene za nadzor, dok je Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe definiran način isticanja kartice.
227.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 14.	Predložene prekršajne odredbe odnose se na prijevoznike, međutim ne obuhvaćaju digitalne platforme koje u praksi upravljaju dodjelom vožnji, određuju uvjete pružanja usluge i imaju odlučujući utjecaj na način obavljanja autotaksi prijevoza.	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>U slučajevima kada se prijevoz obavlja putem digitalne platforme, ista ima tehničku i stvarnu mogućnost sprječavanja prekršaja propisanih ovim člankom, osobito u pogledu dodjele vožnji bez važeće dozvole, rada izvan propisanih uvjeta ili nepoštivanja obveza vezanih uz aplikaciju.</p> <p>Stoga je nužno propisati da digitalna platforma snosi prekršajnu odgovornost ako putem svog sustava omogućuje ili ne sprječava obavljanje prijevoza protivno odredbama ovoga Zakona.</p> <p>U suprotnom, odgovornost se formalno pripisuje prijevozniku, dok subjekt koji faktično upravlja sustavom i omogućuje prekršaj ostaje izvan dosega sankcija, čime se narušava učinkovitost i svrha zakona.</p>		<p>digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p> <p>Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi.</p>
228.	LEO LASIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 14.	<p>Podržavam predložene izmjene članka 115. kojima se uvode prekršajne odredbe za nepravilnosti u obavljanju autotaksi prijevoza.</p> <p>Pozitivno je što se jasno sankcioniraju situacije poput započinjanja prijevoza na području za koje prijevoznik nema dozvolu, vožnje bez uključenog taksimetra i istaknutog cjenika, nedostatka unaprijed vidljive cijene i rute kod narudžbi putem aplikacije, mijenjanja uvjeta nakon potvrde narudžbe te neuključene aplikacije tijekom vožnje. Također je važno što se prepoznaje nezakonito obavljanje autotaksi prijevoza od strane stranih prijevoznika protivno međunarodnim pravilima.</p> <p>Ovakve odredbe su nužne jer bez jasnih i provedivih</p>	Nije prihvaćen	<p>Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (Internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>sankcija zakon ne može imati stvarni učinak. Ako se propisuju obveze, njihovo kršenje mora imati konkretne posljedice.</p> <p>Posebno je važno sankcionirati prijevoznike koji započinju vožnju na području za koje nemaju dozvolu. Dozvole jedinica lokalne samouprave moraju predstavljati stvarno pravo rada, a ne formalnost bez praktičnog značenja.</p> <p>Međutim, predloženi tekst nije dovoljno cjelovit jer se odgovornost pretežito zadržava na prijevoznicima i vozačima, dok se ne propisuje jasna prekršajna odgovornost elektroničkih aplikacija, platformi i agregatora koji u praksi organiziraju i omogućuju velik dio tržišta.</p> <p>Ako platforma dodijeli vožnju na području za koje prijevoznik nema dozvolu, tada odgovornost ne može snositi samo vozač.</p> <p>Platforma koja je takvu vožnju omogućila, prikazala putniku i eventualno naplatila mora također snositi odgovornost.</p> <p>Stoga predlažem da se u članku 115. izričito propiše prekršajna odgovornost elektroničkih aplikacija, platformi i agregatora u slučajevima kada omoguće, dodijele, posreduju ili naplate autotaksi prijevoz suprotno zakonskim odredbama.</p> <p>Konkretno, kao prekršaj treba propisati situacije u kojima platforma omogućuje vožnju vozilu ili vozaču koji nema važeću dozvolu za područje rada, nema valjanu karticu vozila ili vozača, nema propisane registarske oznake ili nije povezan s ovlaštenim prijevoznikom.</p> <p>Također je potrebno sankcionirati slučajeve kada platforma prikazuje cijene koje nisu u skladu s cjenikom prijevoznika, jednostrano mijenja uvjete nakon potvrde narudžbe ili kroz promocije i popuste dovodi do toga da prijevoznik prima manje od svoje minimalne cijene. Ako platforma određuje ili bitno utječe na cijenu, tada mora</p>		<p>poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme.</p> <p>Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>snositi odgovornost za zakonitost takvog postupanja.</p> <p>Dodatno predlažem da se kao prekršaj propiše neosiguravanje potpunog digitalnog traga vožnje. Ako je aplikacija obvezna tijekom cijele vožnje, tada mora bilježiti ključne podatke - početak i kraj vožnje, rutu, cijenu, način plaćanja te identitet prijevoznika, vozača i vozila. Ti podaci moraju biti dostupni nadležnim tijelima.</p> <p>Također je nužno propisati sankcije za platforme koje ne provjeravaju status vozača, vozila i dozvola prije dodjele vožnje. Platforma koja ima tehničku mogućnost provjere, a to ne učini, mora snositi odgovornost jednaku onoj koju snosi prijevoznik.</p> <p>Podržavam sankcioniranje vožnje bez uključenog taksimetra i bez istaknutog cjenika, kao i obvezu da putnik kod aplikacije unaprijed vidi cijenu i rutu. Transparentnost mora biti standard, a ne iznimka.</p> <p>Pozitivna je i odredba kojom se kažnjava mijenjanje uvjeta nakon što ih je putnik prihvatio, no potrebno je jasno naglasiti da se ta zabrana odnosi i na platforme, a ne samo na prijevoznike.</p> <p>Predlažem i strože postupanje kod ponovljenih prekršaja. U slučajevima učestalog kršenja propisa ne bi se trebalo zadržati samo na novčanim kaznama, već predvidjeti i dodatne mjere poput privremene zabrane obavljanja djelatnosti ili ograničenja rada putem određene platforme.</p> <p>Važno je da se sve ove odredbe jednako primjenjuju na sve sudionike - domaće prijevoznike, obrtnike, trgovačka društva, agregatore i strane platforme. Sustav neće biti pravedan ako odgovornost ostane samo na manjim subjektima, dok oni koji upravljaju tržištem ostaju izvan nadzora.</p> <p>Dodatno predlažem da se kao prekršaj propiše i</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>omogućavanje rada stranom prijevozniku protivno pravilima koja vrijede u Republici Hrvatskoj. Ako je takav prijevoz zabranjen, tada ni platforma ne smije omogućiti njegovo izvršenje.</p> <p>Zaključno, predložene izmjene predstavljaju važan korak prema učinkovitijem nadzoru autotaksi djelatnosti. Međutim, za njihov puni učinak nužno je jasno uključiti i prekršajnu odgovornost elektroničkih aplikacija i platformi. Subjekti koji upravljaju narudžbama, cijenama i naplatom moraju snositi odgovornost za zakonitost prijevoza, inače će se teret propisa i dalje neproporcionalno prebacivati na vozače i prijevoznike.</p>		
229.	BRUNO SAMMA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 14.	<p>Predlažem da se članak 115. dodatno dopuni prekršajnim odredbama za pružatelje elektroničkih aplikacija odnosno platformi putem kojih se naručuje, ugovara, raspoređuje ili naplaćuje autotaksi prijevoz putnika.</p> <p>Nije dovoljno propisati odgovornost samo prijevoznika ako ukrca putnika i započne prijevoz na području JLS odnosno Grada Zagreba za koju nema dozvolu. U aplikacijskom modelu upravo platforma zaprima narudžbu, dodjeljuje vožnju i omogućuje njezino izvršenje. Zato platforma mora imati obvezu prethodne provjere uvjeta.</p> <p>Predlažem da se propiše da elektronička aplikacija/platforma prije prihvata narudžbe i dodjele vožnje mora provjeriti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ima li prijevoznik važeću licenciju za autotaksi prijevoz, je li vozilo upisano u evidenciju vozila autotaksi prijevoznika, ima li prijevoznik važeću dozvolu za JLS odnosno Grad Zagreb na čijem području se putnik ukrcava i započinje prijevoz, ima li vozač valjanu karticu autotaksi vozača. Ako navedeni uvjeti nisu 	Nije prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu propisuje da prijevoznici koji obavljaju autotaksi prijevoz moraju ispunjavati uvjete i to, od načina obavljanja te vrste prijevoza sukladno zakonskoj definiciji, preko posjedovanja valjane licencije i dozvole pa do ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila propisanih Pravilnikom o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe. Zakon ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Međutim, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>ispunjeni, platforma ne smije omogućiti prihvat narudžbe, dodjelu vožnje, početak vožnje ni naplatu usluge.</p> <p>Provjera se treba obavljati elektronički, putem Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika, evidencije vozila i dozvola za autotaksi prijevoz, kada su tehnički uvjeti uspostavljeni. Do tada platforma mora pribaviti i redovito provjeravati vjerodostojne dokaze.</p> <p>Predlažem da se propiše i prekršaj za platformu ako omogući vožnju prijevozniku bez važeće dozvole za konkretnu JLS, vozilom koje nije upisano u evidenciju ili vozaču bez valjane kartice autotaksi vozača.</p> <p>Ključna poanta: nije razmjerno ni učinkovito kažnjavati samo prijevoznika ako elektronička platforma tehnički omogućuje dodjelu vožnje bez prethodne provjere licencije, vozila, vozača i dozvole za konkretnu JLS.</p> <p>Prijedlog dodatnog stavka: „Pružatelj elektroničke aplikacije odnosno platforme putem koje se naručuje, ugovara, raspoređuje ili naplaćuje autotaksi prijevoz putnika dužan je prije prihvata narudžbe i dodjele vožnje provjeriti ispunjavaju li prijevoznik, vozilo i vozač uvjete za obavljanje autotaksi prijevoza na području jedinice lokalne samouprave odnosno Grada Zagreba na kojem se obavlja ukrcaj putnika i započinje prijevoz. Platforma ne smije omogućiti prihvat narudžbe, dodjelu vožnje, početak vožnje niti naplatu usluge ako prijevoznik nema važeću dozvolu za to područje, ako vozilo nije upisano u propisanu evidenciju ili ako vozač nema valjanu karticu autotaksi vozača.“</p>		obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.
230.	HRVATSKA GOSPODA	NACRT PRIJEDLOGA	Podržavamo cilj predloženih izmjena u dijelu koji se	Nije prihvaćen	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
	RSKA KOMORA	ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 14.	<p>odnosi na povećanje transparentnosti autotaksi usluge, osobito obvezu prethodnog informiranja putnika o maksimalnoj cijeni i planiranoj ruti, kao i zabranu naknadne izmjene uvjeta prijevoza nakon potvrde narudžbe. Međutim, smatramo da je potrebno dodatno razmotriti raspodjelu odgovornosti u dijelu koji se odnosi na pružanje usluge putem elektroničkih aplikacija. Naime, većina obveza koje se ovim člankom propisuju (prikaz cijene i rute, definiranje uvjeta vožnje, rad aplikacije tijekom vožnje) u praksi je tehnički i operativno pod kontrolom elektroničke aplikacije odnosno platforme, a ne samog prijevoznika ili vozača.</p> <p>Unatoč tome, predložene prekršajne odredbe odgovornost u cijelosti stavljaju na prijevoznika, što može dovesti do situacija u kojima prijevoznik snosi sankcije za okolnosti na koje nema stvarni utjecaj. Smatramo da takav pristup nije u skladu s načelom razmjernosti niti osigurava ravnotežu odgovornosti između svih sudionika na tržištu, osobito u uvjetima u kojima elektroničke platforme imaju značajan utjecaj na određivanje cijene, rute i uvjeta prijevoza.</p> <p>Stoga predlažemo razmotriti jasnije normiranje odgovornosti elektroničkih aplikacija odnosno platformi, osobito u dijelu koji se odnosi na: prikaz i točnost cijene i rute, definiranje i izmjenu uvjeta prijevoza, funkcionalnost aplikacije tijekom pružanja usluge.</p> <p>Dodatno, smatramo da je potrebno osigurati tehnološki neutralan pristup u regulaciji različitih modela obavljanja autotaksi prijevoza, kako bi se izbjeglo nejednako regulatorno opterećenje između modela koji se temelje na taksimetru i</p>		<p>propisuje način obavljanja autotaksi prijevoza putem elektroničke aplikacije, ali ne propisuje kakva elektronička aplikacija mora biti i pod kojim uvjetima prijevoznici uređuju odnos s vlasnikom elektroničke aplikacije, već svaki prijevoznik odabire elektroničku aplikaciju ovisno o uvjetima poslovanja koji su za njega prihvatljivi. Međutim, rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme regulirano je Zakonom o radu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			modela koji se temelje na elektroničkim aplikacijama.		
231.	IVO ŠIŠEVIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 15.	<p>Predložene odredbe propisuju sankcije za prijevoznike i vozače, međutim ne predviđaju posebne i učinkovite sankcije za digitalne platforme koje u praksi upravljaju tržištem autotaksi prijevoza.</p> <p>S obzirom na opseg utjecaja platformi na određivanje cijena, dodjelu vožnji i organizaciju prijevoza, nužno je propisati strože sankcije u slučajevima kada platforma omogućuje ili sustavno tolerira kršenje zakonskih odredbi.</p> <p>Predlaže se uvođenje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - značajno viših novčanih kazni za digitalne platforme u odnosu na pojedinačne prijevoznike, - mogućnosti privremene zabrane obavljanja djelatnosti na području Republike Hrvatske u slučaju ponovljenih ili sustavnih prekršaja, - odgovornosti platforme za postupanja agregatora i povezanih pravnih subjekata koji djeluju putem iste platforme. <p>U protivnom, sankcioniranje ostaje ograničeno na pojedinačne vozače i prijevoznike, dok subjekt koji ima stvarnu kontrolu nad tržištem i ostvaruje najveću ekonomsku korist ostaje izvan učinkovitog nadzora, čime se obesmišljava svrha prekršajnih odredbi.</p>	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.
232.	LEO LASIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U	Komentar na članak 116. Podržavam predložene izmjene kojima se propisuju prekršajne odredbe za situacije u kojima prijevoznik dopusti upravljanje vozilom vozaču bez valjane kartice	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		CESTOVNOM PROMETU Članak 15.	<p>autotaksi vozača, kada vozilo nije označeno propisanim autotaksi registarskim pločicama te kada cjenik autotaksi prijevoza nije usklađen s pravilnikom o načinu određivanja cijena.</p> <p>Smatram da su ove odredbe nužne jer kartica autotaksi vozača, posebne registarske oznake i zakonito utvrđen cjenik moraju biti stvarni, a ne samo formalni uvjeti za obavljanje djelatnosti.</p> <p>Posebno je važno sankcionirati situacije u kojima vozač bez valjane kartice obavlja prijevoz. Kartica mora biti jamstvo da vozač ispunjava propisane uvjete i da je ovlašten za rad. Jednako tako, podržavam obvezu korištenja posebnih autotaksi registarskih oznaka (TX tablica) za sva vozila koja obavljaju autotaksi prijevoz, bez iznimke i bez obzira na način narudžbe vožnje.</p> <p>Međutim, smatram da predložene odredbe nisu potpune jer odgovornost i dalje dominantno terete prijevoznika, dok izostaje jasna prekršajna odgovornost elektroničkih aplikacija, platformi i agregatora.</p> <p>U praksi upravo platforme omogućuju rad vozačima i vozilima, dodjeljuju vožnje, prikazuju ih putnicima i ostvaruju prihod kroz proviziju. Ako platforma omogući rad vozaču bez valjane kartice ili vozilu bez propisanih oznaka, tada ne može odgovarati samo prijevoznik. Odgovornost mora snositi i platforma koja je takvu vožnju omogućila i na njoj ostvarila korist.</p> <p>Zbog toga predlažem da se u članak 116. izričito uvrsti prekršajna odgovornost elektroničkih aplikacija, platformi i agregatora ako omoguće, dodijele, posreduju ili naplate vožnju: vozaču bez valjane kartice autotaksi vozača vozilu bez propisanih autotaksi registarskih oznaka vozilu bez valjane dozvole ili kartice vozila</p>		<p>u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>subjektu koji nema pravo obavljati autotaksi prijevoz na tom području</p> <p>Također smatram da se odgovornost mora proširiti i na područje određivanja cijena. Ako zakon propisuje da cjenik utvrđuje prijevoznik, tada platforma ne smije:</p> <p>jednostrano određivati ili mijenjati cijenu</p> <p>snižavati cijenu ispod cjenika prijevoznika</p> <p>uvjetovati rad prihvaćanjem platformskih cijena</p> <p>kroz promocije i algoritme dovoditi do toga da prijevoznik primi manje od vlastite cijene</p> <p>Predlažem da se kao prekršaj propiše i postupanje platforme koja prikazuje ili naplaćuje cijenu koja nije u skladu s cjenikom prijevoznika ili pravilnikom. Minimalnu cijenu mora određivati prijevoznik, a eventualni popusti moraju ići isključivo na teret platforme, bez umanjenja iznosa koji pripada prijevozniku.</p> <p>Podržavam i odredbu o trajnom ukidanju kartice autotaksi vozača za najteže prekršaje, ali smatram da treba jasno definirati na koje se konkretne povrede ta mjera odnosi. Trajno ukidanje kartice mora biti rezervirano za ozbiljna i svjesna kršenja propisa koja ugrožavaju sigurnost ili zakonitost sustava.</p> <p>Istodobno, jednaka razina odgovornosti mora vrijediti i za subjekte koji takvim vozačima omogućuju rad – prijevoznike, agregatore i platforme. U slučaju ponovljenih ili težih prekršaja, predlažem da se za platforme predvide i strože mjere, uključujući mogućnost privremene zabrane rada na području Republike Hrvatske.</p> <p>Sustav sankcija mora biti uravnotežen i jednak za sve sudionike tržišta. Ne smije se dogoditi da se odgovornost svodi na vozače i manje prijevoznike, dok platforme koje upravljaju tržištem izbjegavaju stvarnu kontrolu.</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>Također ukazujem na moguću nomotehničku neusklađenost u upućivanju na članak 13. stavak 8., s obzirom na promjenu numeracije stavaka. Potrebno je provjeriti treba li upućivanje izmijeniti kako bi se izbjegle pravne nejasnoće.</p> <p>Zaključno, predložene izmjene predstavljaju korak u dobrom smjeru jer uvode sankcije za ključne nepravilnosti. Međutim, za stvarni učinak potrebno je jasno proširiti odgovornost na elektroničke aplikacije, platforme i agregatore. Onaj tko omogućuje rad, dodjeljuje vožnje, prikazuje cijenu i ostvaruje proviziju mora snositi odgovornost ako je prijevoz nezakonit. Bez toga će sustav sankcija i dalje biti nepotpun i neučinkovit.</p>		
233.	OBRTNIČKA KOMORA ISTARSKE ŽUPANIJE UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 15.	<p>Pod najteže prekršaje uvesti odgovornost platformi za sustavne prekršaje vozača. Najveći problem je što platforme ne snose stvarnu odgovornost za rad vozača i ne kontroliraju ih učinkovito te u praksi dolazi do čestog ponavljanja prekršaja. U takvom sustavu, a prema svjedočenjima brojnih naših članova taksista, pojavljuju se veliki problemi, između ostalog vozači falsificiraju dokumente i dostavljaju ih aplikacijama. Nadalje, vožnje se dodjeljuju i bez stvarno provjerene dozvole za pojedini grad ili općinu. Time nastaje sustav u kojem "nomadski vozači" rade izvan lokalnih pravila, a dozvole nisu stvarno vezane uz vozilo i registarsku oznaku. Platforme tehnički posreduju, ali praktično upravljaju prometom bez odgovornosti.</p> <p>Predlažemo uvođenje obvezne provjere dozvola i njihove vezanosti uz vozilo, kako bi se spriječile zlouporabe i falsificiranje dokumenata i rad bez lokalnog odobrenja.</p> <p>Dodatno predlažemo uvesti mjere zadržavanja vozila ili registarskih tablica vozila, odnosno zabranu korištenja autotaksi vozila dok se</p>	Nije prihvaćen	Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (Internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora, te je istim Zakonom uređen rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			kazne ne plate, obzirom da u praksi najčešće kod trgovačkih društava dolazi do zatvaranja ili odlaska u stečaj te u konačnici izbjegavanja odgovornosti.		se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.
234.	BRUNO SAMMA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 15.	<p>Podržavam uvođenje registarskih pločica namijenjenih za autotaksi vozila jer one doprinose prepoznatljivosti zakonitih autotaksi prijevoznika, lakšem nadzoru i većoj sigurnosti putnika.</p> <p>Međutim, potrebno je jasno propisati da pravo na korištenje takvih registarskih pločica mora biti vezano uz važeću autotaksi licenciju, konkretno vozilo i upis tog vozila u evidenciju vozila autotaksi prijevoznika.</p> <p>Registarske pločice namijenjene za autotaksi vozila ne bi smjela moći zatražiti niti koristiti bilo koja osoba, nego isključivo autotaksi prijevoznik koji ima važeću licenciju i za konkretno vozilo ima valjanu pravnu osnovu korištenja.</p> <p>Također predlažem da se omogući prijenos prava korištenja registarskih pločica s jednog autotaksi prijevoznika na drugog autotaksi prijevoznika kada je riječ o istom vozilu, primjerice kod prodaje vozila, prijenosa leasinga, najma ili drugog dopuštenog pravnog odnosa. Takav prijenos treba biti dopušten samo ako novi prijevoznik ima važeću autotaksi licenciju, ako ima valjanu pravnu osnovu korištenja vozila i ako je isto vozilo upisano u njegovu evidenciju vozila autotaksi prijevoznika.</p> <p>Time se sprječava da registarske pločice postanu predmet samostalne prodaje ili korištenja izvan sustava autotaksi prijevoza, a istodobno se omogućuje praktičan i logičan prijenos kada isto vozilo prelazi s jednog zakonitog prijevoznika na drugog.</p> <p>Predloženi tekst zakona Predlaže se u članku 13. dodati nove stavke: „Registarske pločice namijenjene za autotaksi</p>	Nije prihvaćen	Način i uvjeti izdavanja, te prijenosa korištenja registarskih pločica za vozila kojima se obavlja djelatnost autotaksi prijevoza putnika ne uređuju se Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>vozila mogu se koristiti isključivo za vozilo koje je upisano u evidenciju vozila autotaksi prijevoznika i za koje prijevoznik ima važeću licenciju za autotaksi prijevoz putnika te valjanu pravnu osnovu korištenja vozila.“</p> <p>„Pravo korištenja registarskih pločica namijenjenih za autotaksi vozila vezano je uz konkretno vozilo, važeću licenciju autotaksi prijevoznika i upis tog vozila u evidenciju vozila autotaksi prijevoznika.“</p> <p>„Prijenos prava korištenja registarskih pločica namijenjenih za autotaksi vozila s jednog autotaksi prijevoznika na drugog autotaksi prijevoznika dopušten je samo kada se prijenos odnosi na isto vozilo i kada novi prijevoznik ima važeću licenciju za autotaksi prijevoz putnika, valjanu pravnu osnovu korištenja tog vozila te je vozilo upisano u njegovu evidenciju vozila autotaksi prijevoznika.“</p> <p>„Registarske pločice namijenjene za autotaksi vozila ne mogu se prenositi, ustupati, prodavati niti koristiti neovisno o konkretnom vozilu, važećoj licenciji i upisu vozila u evidenciju vozila autotaksi prijevoznika.“</p> <p>„Način korištenja, prijenosa prava korištenja i prestanka prava korištenja registarskih pločica namijenjenih za autotaksi vozila propisuje se pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona.“</p> <p>Dopuna članka 116. Predlaže se dopuniti prekršajnu odredbu ovako:</p> <p>„- ako osoba koristi, prenese, ustupi pravo korištenja registarskih pločica namijenjenih za autotaksi vozila protivno uvjetima propisanim člankom 13. ovoga Zakona.“</p> <p>I postojeći podstavak urediti ovako:</p> <p>„- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz vozilom koje nije označeno registarskim pločicama</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			namijenjenim za autotaksi vozila, a za koje je bio dužan koristiti takve registarske pločice sukladno članku 13. ovoga Zakona.“		
235.	HRVATSKA GOSPODA RSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 15.	<p>Podržava se uvođenje prekršajne odgovornosti za slučaj kada vozilo kojim se obavlja autotaksi prijevoz nije označeno registarskim pločicama namijenjenim za autotaksi vozila, budući da takvo označavanje doprinosi prepoznatljivosti zakonitih prijevoznika, učinkovitijem nadzoru i većoj sigurnosti korisnika usluge.</p> <p>Međutim, radi pravne sigurnosti i dosljedne primjene propisa, potrebno je dodatno normativno precizirati uvjete korištenja registarskih pločica za autotaksi vozila.</p> <p>Slijedom navedenog, predlaže se jasno propisati da je pravo korištenja registarskih pločica vezano uz važeću licenciju autotaksi prijevoznika, konkretno vozilo te upis tog vozila u evidenciju vozila autotaksi prijevoznika.</p> <p>Također je važno izričito isključiti mogućnost da registarske pločice postanu predmet samostalnog prijenosa, ustupanja ili korištenja izvan sustava autotaksi prijevoza, čime se osigurava njihova isključiva funkcionalna vezanost uz licencirani sustav prijevoza.</p> <p>Istodobno, radi operativne provedbe u praksi, opravdano je omogućiti prijenos prava korištenja registarskih pločica u slučajevima kada isto vozilo prelazi s jednog autotaksi prijevoznika na drugog (npr. prodaja, leasing ili najam), uz uvjet da novi prijevoznik: ima važeću licenciju, ima valjanu pravnu osnovu korištenja vozila, te da je vozilo upisano u njegovu evidenciju vozila.</p> <p>Dodatno, predlaže se razmotriti dopunu prekršajnih odredbi na način da se sankcionira svako</p>	Nije prihvaćen	Način i uvjeti izdavanja, te prijenosa korištenja registarskih pločica za vozila kojima se obavlja djelatnost autotaksi prijevoza putnika ne uređuju se Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			korištenje registarskih pločica protivno propisanim uvjetima, kako bi se osigurala dosljedna i učinkovita primjena sustava označavanja.		
236.	HRVATSKA GOSPODA RSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 16.	Članice koje se bave autotaksi djelatnošću ističu potrebu da pravilnik bude: tehnološki i poslovno neutralan u odnosu na različite modele obavljanja autotaksi prijevoza, jednakog učinka na sve sudionike tržišta, neovisno o kanalu naručivanja (neposredno, telefonski ili putem elektroničkih aplikacija), te usmjeren na osiguravanje učinkovite kontrole i sljedivosti usluge kroz povezivanje vozila, vozača i prijevoznika u jedinstvenim evidencijama (uključujući razvoj integrirane TX evidencije). U tom kontekstu, smatramo da podzakonska rješenja trebaju biti oblikovana na način koji omogućuje stvarnu operativnu provedbu u praksi, bez stvaranja razlika u pravima i obvezama sudionika ovisno o organizacijskom ili tehnološkom modelu poslovanja. Dodatno, predlaže se da se izrada pravilnika provede uz strukturirano prethodno savjetovanje s relevantnim dionicima sektora, kako bi se osigurala pravna sigurnost, razmjernost i ujednačena primjena u praksi.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.
237.	IVAN BULAT	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 17.	Tražim od resornog Ministra da uvede pravilo prema Uber i Bolt aplikaciji vezano za dozvole jedinica lokalne samouprave. Pri prijavi na aplikaciju vozač treba imati u sustavu unesenu dozvolu jedinice lokalne samouprave, a u protivnom ne može dobiti narudžbu preko aplikacije. Također bi bilo u redu da oni koji voze Uber i Bolt ne mogu voziti preko taksimetra, te trebaju biti drukčije označeni od klasičnog taksija.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
238.	VESELJKO STANIŠIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 17.	<p>Primjedba na potrebu usklađenja već izdanih dozvola kroz prijelazne odredbe. Ako se prihvati prijedlog da se ubuduće dozvole za autotaksi prijevoz izdaju na puno razdoblje od pet godina, neovisno o datumu isteka licencije, tada je radi pravne sigurnosti i jednakog položaja svih prijevoznika potrebno odgovarajuće urediti i status već izdanih dozvola.</p> <p>Naime, velik broj postojećih dozvola izdan je s rokom važenja vezanim uz datum isteka licencije, zbog čega bi prijevoznici i nadalje bili izloženi nepotrebnim ponovnim upravnim postupcima, iako se takav model napušta kao nesvrhovit.</p> <p>Bez prijelaznog rješenja nastala bi nejednakost između prijevoznika kojima bi nove dozvole vrijedile punih pet godina i onih kojima bi ranije izdane dozvole i dalje prestajale važiti prije isteka tog razdoblja.</p> <p>Stoga se predlaže da se u prijelaznim odredbama propiše da sve ranije izdane dozvole kojima je rok važenja određen do dana isteka licencije ostaju na snazi pet godina od dana izdavanja.</p> <p>Takvim rješenjem smanjio bi se broj nepotrebnih upravnih postupaka, rasteretila nadležna tijela te osigurao jednak položaj svih prijevoznika.</p>	Nije prihvaćen	<p>Produljenjem roka važenja prethodno izdanih upravnih akata narušilo bi se načelo pravne sigurnosti te onemogućilo provedbu zakonom propisane provjere ispunjavanja uvjeta nužnih za obavljanje djelatnosti autotaksi prijevoza putnika. Odredbom članka 18. stavka 1. Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da se jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb i prijevoznici koji postupku sukladno odredbama članka 47. Zakona moraju uskladiti s odredbama Zakona najkasnije do 31. ožujka 2027.</p>
239.	OBRTNIČKA KOMORA ISTARSKOŽUPANIJE UDRUŽENJE OBRTNIKA PULA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 17.	<p>Predloženi stavak 2. i 3. izmijeniti na način da se propiše rok taksu prijevoznicima za predaju zahtjeva za dobivanje izvoda iz licencije sa potrebnom dokumentacijom i rok nadležnom uredu izdavanje izvoda iz licencija. Nakon isteka rokova, ako vozilo nema izvod iz licencije, njime se ne može obavljati taksi prijevoz. Isto propisati i za ishodovanje dozvole JLS za svako vozilo. U suprotnom, postojeće teško stanje protegnuti će se na još neodređeni broj godina dok ne isteknu sve postojeće dozvole:</p>	Nije prihvaćen	<p>S obzirom na uvođenje posebnih registarskih pločica kojima će se, uz propisanu obvezu javne objave podataka o izdanim dozvolama i vozilima kojima se obavlja autotaksi prijevoz, osigurati učinkovitost nadzora djelatnosti autotaksi prijevoza, smatramo suvišnim uvođenje obveze posjedovanja izvoda iz licencije. Odredbom članka 18. stavka 1. Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da se</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>(2) Taksi prijevoznik dužan je podnijeti zahtjev s propisanom dokumentacijom za izdavanje Izvoda iz licencije za sva vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz nadležnom uredu državne uprave u županiji odnosno upravnom tijelu Grada Zagreba nadležnom za poslove prometa, prema sjedištu / prebivalištu prijevoznika u roku od 2 mjeseca od dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna Zakona. Nadležno tijelo dužno je riješiti sve u roku pristigle zahtjeve najkasnije u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna Zakona.</p> <p>(3) Taksi prijevoznik dužan je podnijeti zahtjev s propisanom dokumentacijom za izdavanje dozvola za svako pojedino vozilo jedinicama lokalne samouprave od kojih imaju važeću dozvolu u roku od 2 mjeseca od dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna Zakona. Nadležno tijelo jedinice lokalne samouprave dužno je riješiti sve u roku pristigle zahtjeve najkasnije u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna Zakona. Nakon isteka roka od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna Zakona, sve prethodno izdane dozvole prestaju važiti.</p> <p>(4) Nakon isteka roka od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu ovih izmjena i dopuna Zakona, vozilo za koje taksi prijevoznik nije ishodovao izvod iz licencije za vozilo i dozvolu za vozilo, ne smije se koristiti za taksi prijevoz.</p>		prijevoznici i jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, koji postupaju sukladno odredbama članka 47. Zakona, moraju uskladiti s odredbama Zakona najkasnije do 31. ožujka 2027.
240.	HRVATSKA GOSPODA RSKA KOMORA	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Članak 17.	<p>Predložene prijelazne odredbe načelno su prihvatljive jer osiguravaju kontinuitet obavljanja autotaksi prijevoza i pravnu sigurnost za već izdane dozvole.</p> <p>Međutim, radi ujednačene primjene Zakona i izbjegavanja dugotrajne paralelne primjene različitih</p>	Nije prihvaćen	Odredbom članka 18. stavka 1. Nacrta prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da se prijevoznici i jedinice lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, koji postupaju sukladno odredbama članka 47. Zakona, moraju uskladiti s

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>režima (važećih i novih dozvola), predlaže se dodatno precizirati prijelazno razdoblje kroz jasnije definirane rokove i obveze sudionika sustava.</p> <p>U tom smislu, korisno je razmotriti:</p> <p>propisivanje roka u kojem su autotaksi prijevoznici dužni uskladiti podatke o vozilima (licencije, evidencija vozila i dozvole jedinica lokalne samouprave), propisivanje razumnog roka u kojem su nadležna tijela dužna odlučiti o podnesenim zahtjevima, osiguravanje da tijekom tog razdoblja prijevoznici mogu nastaviti obavljati djelatnost ako su pravodobno podnijeli uredan zahtjev, kako bi se izbjegle negativne posljedice zbog administrativnih kašnjenja.</p> <p>Dodatno, radi pravne sigurnosti i učinkovitog nadzora, preporučuje se razmotriti uspostavu elektroničkog i ažurnog sustava evidencije vozila, dozvola i licencija, koji bi omogućio pravodobno usklađivanje podataka i smanjio administrativno opterećenje.</p> <p>Takav pristup bio bi u skladu s načelima pravne sigurnosti, razmjernosti i jednakog tretmana svih prijevoznika, uz istodobno očuvanje funkcionalnosti tržišta autotaksi prijevoza tijekom prijelaznog razdoblja.</p>		odredbama Zakona najkasnije do 31. ožujka 2027. Prijedlog koji se odnosi na evidencije vozila već je propisan odredbama važećeg Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.
241.	IVO ŠIŠEVIĆ	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</p> <p>Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o</p>	<p>Obrazac procjene učinaka propisa ne obuhvaća ključne elemente stvarnog stanja na tržištu autotaksi prijevoza, osobito u dijelu koji se odnosi na digitalne platforme koje upravljaju naručivanjem, određivanjem cijena i organizacijom prijevoza.</p> <p>U analizi učinaka nisu razmotreni:</p>	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		prijevozu u cestovnom prometu	<p>- učinci djelovanja digitalnih platformi na tržišno natjecanje,</p> <p>- utjecaj algoritamskog određivanja cijena i platformskih provizija na ekonomsku održivost djelatnosti,</p> <p>- odnos između platformi, agregatora i prijevoznika,</p> <p>- stvarni troškovi obavljanja autotaksi prijevoza po kilometru.</p> <p>Također, nisu utvrđeni učinci na gospodarstvo u dijelu koji se odnosi na održivost poslovanja prijevoznika i vozača, niti su analizirani rizici narušavanja tržišnih uvjeta uslijed neujednačenog regulatornog tretmana sudionika.</p> <p>Posebno je problematično što se uvodi mogućnost određivanja maksimalne cijene, bez prethodne analize ekonomske isplativosti i bez razmatranja potrebe uvođenja minimalne cijene kao zaštitnog mehanizma.</p> <p>Uvođenje maksimalne cijene bez definiranja minimalne cijene može dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja i ugroziti ekonomsku održivost djelatnosti, što zahtijeva dodatnu analizu u skladu s načelima razmjernosti i jednakog pravnog položaja sudionika na tržištu.</p> <p>Slijedom navedenog, nužno je izraditi cjelovitu studiju ekonomske isplativosti autotaksi prijevoza te definirati transparentnu metodologiju izračuna cijene po kilometru, koja će uzeti u obzir sve relevantne troškove i osigurati održivost djelatnosti.</p> <p>Bez takve analize, predložene izmjene zakona temelje se na nepotpunim podacima i ne omogućuju</p>		

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			donošenje kvalitetnog i uravnoteženog regulatornog rješenja.		
242.	DARKO ANIČIĆ	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</p> <p>Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p>	<p>Pod broj 1 treba regulirati i minimalnu cijenu po kilometru, da bi se spriječio damping kojim se digitalne platforme pokušavaju riješiti konkurencije, a svoje vozače tjeraju da voze ispod granice isplativosti. I naravno da u cijeni vožnje ima prostora za plaćanje svih obveza državi.</p> <p>2. poslovni subjekt registriran za taksi djelatnost može raditi isključivo na području županije u kojoj je registriran. To bi spriječilo praksu taksi nomada u sezoni koju prakticiraju gotovo isključivo agregatori a time uništavaju male lokalne obrtnike koji praktički žive od sezone.</p> <p>3 vratiti ovlasti lokalnoj samoupravi da uređuju taksi djelatnost na njihovom području. Naime gradovi i općine na obali su po ljeti zakrčeni taksi vozilima iz cijele države a od njih nemaju nikakvu korist, što više uništavaju njihove domaće taksiste koji tamo žive, rade i plaćaju poreze.</p> <p>4. mogućnost kažnjavanja digitalnih platformi zbog opetovanih prekršaja koji su praktički modus operandi vozača koji voze preko njih i zbog suučesništva u izbjegavanju plaćanja praktički svih davanja i poreza državi.</p> <p>5. nema povrata reg. pločica za taksi vozilo dok se ne plati kazna, za najteže prekršaje kao što je vožnja bez licencije (praktički na crno) ili bez upisane taksi namjene vozila u prometnoj uzimanje vozila ili bar nemogućnost korištenja istog kao taksi slijedeće 2 godine. Naime velika većina kazni se napišu agregatorima, oni odu u stečaj a kazne se nikad ne naplate.</p> <p>6. upravitelj prijevoza mora biti vlasnik obrta, odgovorna osoba u j.d.o.o. ili zaposlen na puno radno vrijeme.</p> <p>7. ograničiti broj vozila za jedan paušalni obrt ili</p>	Nije prihvaćen	<p>Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Ograničenje obavljanja djelatnosti autotaksi prijevoza isključivo na području registracije poslovnog subjekta u suprotnosti je sa liberalizacijom tržišta autotaksi prijevoza koja, između ostalog, ima za cilj zadovoljiti potražnju korisnika za tom uslugom. Jedinice lokalne samouprave imaju regulatornu ovlast u vezi organizacije autotaksi prijevoza na svom području, na način da, sukladno članku 47. stavku 6. Zakona donesu propis kojim utvrđuju lokacije i opremljenost autotaksi stajališta, način njihova korištenja, kao i visinu naknade za izdavanje dozvola. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.</p>

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			j.d.o.o. na maksimum 5. Jedan i drugi su poslovni subjekti osmišljeni za mikro poduzetnike ili početnike u nekom poslu a danas imamo primjere da neki j.d.o.o. imaju po više stotina vozila što je u potpunoj suprotnosti sa intencijom zakonodavca kod uvođenja istog u pravni sustav RH.		
243.	ROBERT UDOVIČIĆ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu	<p>Prioriteti ODMAH</p> <p>-13 POSTO PDV da se destimulira fiskalni nered i nestajuće firme agregatori, zbog B2B fakturiranja iz Estonije - Bolt i Nizozemske - Uber i provizija koje trenutno kod Ubera dinamički idu i do 40 posto efektivno PDV opterećenje ili opterećenje svejedno se penje do 50 posto a toliko opterećenje ne može podnijeti ni jedna ekonomska djelatnost i takva porezna politika gura branšu u sivo crnu zonu sa nestajućim firmama.</p> <p>-garantirana minimalna cijena prema subjektu koji obavlja djelatnost, Minimalna vožnja + cijena po km. (neka struka izračuna) Prema subjektu obavezno jer će u suprotnom popustima izigrati zakon.</p> <p>Izračunati održivu cijenu da se mogu platiti davanja i osigurati neka minimalno razumna satnica od ca 8 Eura netto za vozača.</p> <p>DRUGI KORAK</p> <p>-ograničenje postotka provizije platformi na 15 do 20 posto opet neka struka izračuna</p> <p>-solidarna odgovornost platforme naročito za namirenje obaveza prema državi i radnicima e na da se masovno događa neuplaćivanje doprinosa u mirovinski stup radnika</p> <p>-dali retroaktivna odgovornost platformi za zadnjih 7 godina neka odluči porezna ali definitivno su oni poticali i još potiču i</p>	Nije prihvaćen	Stupanjem na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu pristupiti će se izradi prijedloga izmjena i dopuna Pravilnika o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz za vlastite potrebe kojim će se definirati okviri određivanja cijena usluga autotaksi prijevoza. Digitalna radna platforma definirana je Zakonom o radu kao fizička ili pravna osoba koja pruža usluge koje se na zahtjev primatelja usluge pružaju korištenjem digitalne tehnologije, a u okviru rada u kojem fizičke osobe posao obavljaju na daljinu pomoću elektroničkog sredstva (internetska stranica, mobilna aplikacija i slično) ili izravno na određenoj lokaciji, te je propisano da digitalna radna platforma ne smije na tržištu obavljati registriranu djelatnost ako nije upisana u evidenciju Ministarstva rada, mirovinskog sustava, obitelji i socijalne politike, odnosno Registar digitalnih radnih platformi i agregatora. Navedenim Zakonom propisan je rad koji se obavlja korištenjem digitalnih radnih platformi, kao i prava i obveze koje nastaju između radnika i poslodavca, minimalna razina prava i radnih uvjeta kada takav rad obavljaju druge fizičke osobe, prava i odgovornosti digitalnih radnih platformi radi osiguranja njihova transparentnog rada, te nadzor nad zakonitim obavljanjem djelatnosti platforme. Ostali prijedlozi odnose se na područja koje se ne uređuju Zakonom o

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
			<p>softverski i organizacijski prate prevaru.</p> <p>Definiranje platformskog radnog odnosa Određeni dio ljudi radi za plaću kod poslodavca i tu je već stara definicija radnog odnosa uglavnom uredu</p> <p>Ali većina radi po sustavu radim kada i koliko hoću odnosno koliko trenutno imam potrebe za zaradom, tu se radi o nekom gotovo samostalnom radu koji slični na rad obrta sam svoj gazda nije identično jer se radni odnos vodi kod agregatora koji je druga pravna osoba no uglavnom je to samostalan rad.</p> <p>Prema tome ograničenja radnih sati smatram da nisu primjerena naravno ukoliko je puna prijava na 8 sati ne vidim razloga da ljudi ne rade prekovremeno koliko žele, drugo je kod rada na pola radnog vremena to se treba kontrolirati da ne dođe do izbjegavanja doprinosa</p> <p>Definiranje platformi onim što jesu kao u Španjolskoj po presudi suda EU, prijevoznicima a ne posrednicima jer određuju cijenu, uvjete rada i kontroliraju cijeli posao shodno tome i plaćanje lokalnog PDV a</p>		prijevozu u cestovnom prometu.
244.	KRISTINA RADIĆ	<p>NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU</p> <p>Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u</p>	Treba regulirati minimalnu cijenu po kilometru, vozače tjeraju da voze ispod isplativosti.	Primljeno na znanje	Primljeno na znanje.

R.br	Korisnik	Isječak	Komentar	Status odgovora	Odgovor
		cestovnom prometu			
245.	HRVOJE ŠTEFAN	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu	Ono što novi zakon ne predviđa i ne nudi kvalitetnu mogućnost umirovljenicima a to je otvaranje paušalnog obrta bez penalizacije mirovine od 50%. Zašto se mirovina ne bi isplaćivala sa 100% jer imanjem paušalnog obrta ili radom za agregatora lako smo u mirovini plaćamo poreze i doprinose? Onda nam kao i zaposlenima koji nisu penalizirati ustegom plaće omogućite punu mirovinu i rad uz plaćanje poreza i doprinosa sa redovne umirovljenike i HRVI uz smanjenu satnicu	Nije prihvaćen	Prijedlog se odnosi na područje koje se ne uređuje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu.
246.	ANTONIO TISAJ	NACRT PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O PRIJEVOZU U CESTOVNOM PROMETU Obrazac iskaza o procjeni učinaka propisa za Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu	Isprike ako nisam vidio tj ako mi je promaklo, ali smatram da je izuzetno bitno da vozač priča hrvatski jezik (barem osnove). Ako je državljanin drugih zemalja, potrebno je uvesti određeni tečaj za hrvatski jezik. Nadalje, austrijski sistem gdje za određenu dozvolu grada moraš polagati ispit poznavanja grada bi bio savršen da se uvede i kod nas. Ispit za polaganje za vozača trenutno je uvelike prejednostavan.	Nije prihvaćen	Poznavanje hrvatskog jezika u govoru i pismu, kao uvjet ostvarivanja određenog prava, ne uređuje Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, već Zakon o strancima.

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

1. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

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: II. 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

Direktiva (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (Tekst značajan za EGP) (SL L 137, 16.5.2022.)

32022L0738

- Članak 1. preuzeto: Zakon o Izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 136/2024)

c) Ostali izvori prava Europske unije

-

5. Prilog: tablice usporednih prikaza za propise kojima se preuzimaju odredbe sekundarnih izvora prava Europske unije u zakonodavstvo Republike Hrvatske

Da.

Potpis EU koordinатора 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)



USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (Tekst značajan za EGP)

2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

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

a)	b)	c)	d)
Odredbe propisa Europske unije	Odredbe prijedloga propisa	Je li sadržaj odredbe propisa Europske unije u potpunosti preuzet u odredbu prijedloga propisa?	Obrazloženje (ako sadržaj odredbe propisa Europske unije nije preuzet ili je djelomično preuzet u odredbu prijedloga propisa)

<p>Članak 1.</p> <p>Direktiva 2006/1/EZ mijenja se kako slijedi:</p> <p>1.članak 2. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)stavak 1. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„1. Svaka država članica na svojem državnom području dopušta korištenje vozila koja su unajmila trgovačka društva s poslovnim nastanom na državnom području druge države članice pod uvjetom da:”;</p> <p>ii.točka (a) zamjenjuje se sljedećom:</p> <p>„(a)je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima bilo koje države članice i, ako je to primjenjivo, koristi se u skladu s uredbama (EZ) br. 1071/2009 (*1) i (EZ) br. 1072/2009 (*2) Europskog parlamenta i Vijeća;</p> <p>(*1) Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300,</p>	<p>Članak 12.</p> <p>Članak 78. mijenja se i glasi:</p> <p>„(1) Na teritoriju Republike Hrvatske dozvoljeno je korištenje vozila koja su unajmili prijevoznici koji imaju poslovni nastan u drugoj državi članici, pod uvjetom da:</p> <p>– je unajmljeno vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima bilo koje države članice i, ako je primjenjivo, koristi se u skladu s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i Uredbom (EZ) br. 1072/2009</p> <p>– se ugovor odnosi samo na najam vozila bez vozača i nije mu priložen ugovor o djelu sklopljen s istom tvrtkom koji se odnosi na vozačko i pomoćno osoblje</p> <p>– vozilo u najmu koristi samo najmoprimac za vrijeme trajanja ugovora o najmu i</p> <p>– unajmljenim vozilom upravlja samo vozač zaposlen kod najmoprimca ili najmoprimac osobno.</p>	<p>Djelomično preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Zakon o Izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (NN 136/2024) članak/članci članak/članci čl.14.st.4., čl.15.st.4., čl. 78.a. čl.106., čl.107.</p>
--	--	----------------------------	---

<p>14.11.2009., str. 51.)."</p> <p>(*2) Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).";"</p> <p>(b) u stavku 2. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„2. Ispunjavanje uvjeta navedenih u stavku 1. točkama od (a) do (d) dokazuje se predloženjem sljedećih dokumenata, u papirnatom ili elektroničkom obliku, koji se moraju nalaziti u vozilu:”;</p> <p>2.članak 3. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 3.</p> <p>1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da trgovačka društva s poslovnim nastanom na njihovu državnom području mogu koristiti unajmljena vozila za cestovni prijevoz tereta pod uvjetima jednakima onima koji vrijede za vozila u vlasništvu tih trgovačkih društava ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 2.</p> <p>2. Ako je unajmljeno vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima druge države članice, država članica</p>	<p>(2) Ispunjavanje uvjeta iz stavka 1. ovoga članka dokazuje se predloženjem sljedećih dokumenata, u papirnatom ili elektroničkom obliku:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ugovorom o najmu ili ovjerenom preslikom ugovora o najmu u kojem su, među ostalim, navedeni podaci o najmodavcu i najmoprimcu, datum sklapanja ugovora, trajanje ugovora te podaci o vozilu ili – u slučaju kada vozač nije najmoprimac, u vozilu se mora nalaziti ugovor o radu ili ovjerena preslika ugovora o radu u kojem su navedeni podaci o najmoprimcu i vozaču, datum sklapanja ugovora o radu, rok trajanja ugovora o radu ili posljednji obračunski platni listić ili obrazac prijave vozača na zdravstveno i mirovinsko osiguranje. <p>(3) Dokazi o ispunjavanju uvjeta iz stavka 2. ovoga članka moraju se nalaziti u vozilu i vozač ih je u slučaju kontrole dužan pokazati osobi ovlaštenoj za nadzor.</p>		
---	---	--	--

<p>poslovnog nastana trgovačkog društva za cestovni prijevoz može:</p> <p>(a) ograničiti trajanje korištenja unajmljenog vozila unutar svojeg državnog područja pod uvjetom da je istom trgovačkom društvu za cestovni prijevoz dopušteno korištenje unajmljenog vozila na razdoblje od najmanje dva uzastopna mjeseca svake kalendarske godine; u tom slučaju država članica može zahtijevati da trajanje ugovora o najmu ne premašuje vremensko ograničenje koje je odredila ta država članica;</p> <p>(b) zahtijevati da unajmljeno vozilo bude registrirano u skladu s njezinim nacionalnim pravilima o registraciji nakon razdoblja od najmanje 30 dana; u tom slučaju država članica može zahtijevati da trajanje ugovora o najmu ne premašuje razdoblje prometovanja koje je prethodilo zahtjevu za registraciju;</p> <p>(c) ograničiti broj unajmljenih vozila koje svako trgovačko društvo može koristiti, pod uvjetom da dopušteni minimalni broj vozila iznosi najmanje 25 % voznog parka teretnih vozila koji je trgovačkom društvu na raspolaganju na temelju članka 5. stavka 1. točke (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 31. prosinca godine koja prethodi korištenju unajmljenog vozila ili na dan na koji</p>	<p>(4) Dokumenti iz stavka 2. ovoga članka mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentima koje izdaje nadležno tijelo države članice.”</p> <p style="text-align: center;">Članak 13.</p> <p style="text-align: center;">U članku 78. a stavak 4. briše se.</p>		
---	--	--	--

<p>trgovačko društvo počne koristiti unajmljeno vozilo, kako je utvrdila država članica; međutim, trgovačkom društvu koje ima ukupan vozni park veći od jednog, a manji od četiri vozila dopušteno je koristiti najmanje jedno takvo vozilo; minimalni broj u skladu s ovom točkom odnosi se na vozni park teretnih vozila kojim trgovačko društvo raspolaže na temelju vozila registriranih ili stavljenih u promet u skladu s propisima te države članice;</p> <p>(d)ograničiti korištenje takvih vozila na prijevoz za vlastite potrebe.”;</p> <p>3.umeće se sljedeći članak:</p> <p>„Članak 3.a</p> <p>1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se registracijski broj unajmljenog vozila koje koristi trgovačko društvo koje obavlja cestovni prijevoz tereta uz naknadu unese u nacionalni elektronički registar iz članka 16. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.</p> <p>2. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i jedna drugima žurno pružaju uzajamnu pomoć i sve relevantne informacije kako bi se olakšali provedba i izvršenje ove Direktive. U tu svrhu svaka država članica određuje nacionalnu kontaktnu točku odgovornu za razmjenu informacija s drugim državama članicama.</p>			
---	--	--	--

<p>3. Razmjena informacija iz stavka 1. provodi se putem Europskog registra cestovnih prijevoznika (ERRU) kako je utvrđeno Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2016/480 (*3).</p> <p>4. Države članice osiguravaju da se informacije dostavljene u skladu s ovim člankom upotrebljavaju samo u kontekstu predmeta za koje su bile zatražene. Svaka obrada osobnih podataka provodi se isključivo u svrhu poštovanja ove Direktive i mora biti u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća (*4).</p> <p>5. Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.</p> <p>6. Zahtjev za informacijama ne sprečava nadležna tijela da poduzmu mjere u skladu s relevantnim pravom Unije i nacionalnim pravom kako bi istražila i spriječila navodna kršenja pravila do kojih je došlo uslijed prenošenja ove Direktive.</p> <p>7. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je obrada podataka iz stavka 1. ovog članka u skladu sa zahtjevima u pogledu informacija iz članka 16. stavka 2. točke (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 kako je navedeno u članku 16. stavku 2. trećem i petom podstavku te u članku 16. stavcima 3. i 4.</p>			
---	--	--	--

te uredbe.

8. Najkasnije 14 mjeseci nakon donošenja provedbenog akta kojim se utvrđuje zajednička formula za izračun stupnja rizika iz članka 9. stavka 1. drugog podstavka Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća [\(*5\)](#) Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju minimalni zahtjevi u pogledu podataka koje treba unijeti u nacionalne elektroničke registre kako bi se omogućilo međusobno povezivanje registara te kojima se određuju funkcionalnosti koje su potrebne kako bi te informacije bile dostupne nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti. Ti minimalni zahtjevi i funkcionalnosti moraju biti u skladu sa zahtjevima i funkcionalnostima utvrđenima na temelju članka 16. stavka 6. Uredbe (EZ) br. 1071/2009. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5.b stavka 2. ove Direktive.

9. Države članice osiguravaju da su podaci iz stavka 1. dostupni nadležnim tijelima tijekom provjera na cesti.

[\(*3\)](#) Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/480 od 1. travnja 2016. o uspostavljanju zajedničkih pravila za međusobno povezivanje nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika i stavljanju izvan snage

Uredbe (EU) br. 1213/2010 ([SL L 87, 2.4.2016., str. 4.](#))."

(*4) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) ([SL L 119, 4.5.2016., str. 1.](#))."

(*5) Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ ([SL L 102, 11.4.2006., str. 35.](#)).";"

4.umeću se sljedeći članci:

„Članak 5.a

Komisija do 7. kolovoza 2027. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o provedbi i učincima ove Direktive. To izvješće sadržava informacije o korištenju vozila unajmljenih u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana trgovačkog društva koje unajmljuje vozilo. U tom izvješću posebna pozornost posvećuje se utjecaju na sigurnost cestovnog prometa, na okoliš, na porezne

prihode i na izvršenje pravilâ o kabotaži u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009. Komisija na temelju tog izvješća procjenjuje je li potrebno predložiti dodatne mjere.

Članak 5.b

1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća [\(*6\)](#). Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća [\(*7\)](#).

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

[\(*6\)](#) Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet ([SL L 60, 28.2.2014., str. 1.](#))."

[\(*7\)](#) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad

<p>izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).”.”</p>			
<p>Članak 2.</p> <p>1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do 6. kolovoza 2023. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.</p> <p>Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p>	<p>Članak 1.</p> <p>U Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (“Narodne novine”, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. - Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 114/22. i 136/24., u daljnjem tekstu: Zakon) u članku 2. stavku 2. točka 1. briše se.</p> <p>Iza dosadašnje točke 2. koja postaje točka 1. briše se točka i dodaje se točka 2. koja glasi:</p> <p>“2. Direktiva (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika (kodificirani tekst) (Tekst</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

	značajan za EGP) (SL L 330, 23. 12. 2022.).“.		
<p>Članak 3.</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o stupanju na snagu
<p>Članak 4.</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Odredbe Direktive o upućivanju državama članicama