



P.Z.E. br. 837

HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-03/15-01/58
URBROJ: 65-15-02

Zagreb, 30. travnja 2015.

**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 sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora dostavila Vlada Republike Hrvatske, aktom od 30. travnja 2015. 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 i pravnim aktima Vijeća Europe.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Ranka Ostojića, potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra unutarnjih poslova, Evelina Tonkovića, zamjenika ministra unutarnjih poslova, te Sanju Čanković i Vladimira Nemeca, pomoćnike ministra unutarnjih poslova.

PREDSJEDNIK

Josip Leko



VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Klasa: 022-03/15-01/41
Urbroj: 50301-09/06-15-2

Zagreb, 30. travnja 2015.

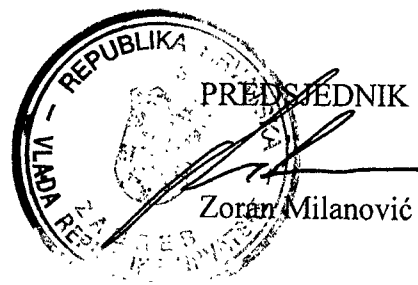
PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom zakona

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/2010 – pročišćeni tekst i 5/2014 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članaka 172., 204. i 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, broj 81/2013), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 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 i pravnim aktima Vijeća Europe.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila Ranka Ostojića, potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra unutarnjih poslova, Evelina Tonkovića, zamjenika ministra unutarnjih poslova, te Sanju Čanković i Vladimira Nemeca, pomoćnike ministra unutarnjih poslova.



**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA,
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

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

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje ovoga Zakona sadržana je u članku 2. stavku 4. podstavku 1. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 85/2010 – pročišćeni tekst i 5/2014 – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske).

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

Zbog ukidanja Direktive 2011/82/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama (SL L 288, 5. 11. 2011.) te donošenja nove Direktive (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća, od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68/9, 13. 3. 2015.) potrebno je ovim Prijedlogom zakona izmijeniti odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/2008, 48/2010, 74/2011, 80/2013, 158/2013 i 92/2014) u dijelu u kojem se navode propisi Europske unije koji se prenose u pravni poredak Republike Hrvatske.

Također, radi usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije potrebno je izmijeniti i definicije pojmova: „radni stroj“, „moped“, „motocikl“ i „motorni tricikl“, odredbe koje se tiču upravljanja vozilima u profesionalne svrhe, definicije AM i C kategorija vozila te ograničenja kojima su podvrgnuti mladi vozači.

Nadalje, odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisano je da se vozačke dozvole za kategorije BE, C1E, CE, D1E i DE izdaju samo vozačima koji već imaju pravo upravljati vozilima kategorije B, C1, C, D1 i D, a dozvola za kategoriju H se izdaje samo vozaču koji već ima pravo upravljati vozilima kategorije B. Kako se pravo upravljanja dokazuje vozačkom dozvolom, odnosno potvrdom o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole, iz ovakve odredbe proizlazi da je vozač dužan imati vozačku dozvolu npr. C kategorije kako bi mogao dobiti vozačku dozvolu CE kategorije. Navedeno nije u skladu s odredbom sukladno kojoj se vozačke dozvole za kategorije C1, C, D1 i D izdaju vozačima koji su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B.

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama propisano je da je osoba na koju je vozilo registrirano dužna u roku od 15 dana od prodaje ili drugog načina promjene vlasništva na vozilu, objavitivozilo osim ako obvezu objave vozila nije preuzeo novi vlasnik vozila. Isto tako propisano je da je novi vlasnik vozila koji je preuzeo obvezu objave vozila dužan u roku od 15 dana od stjecanja vozila registrirati vozilo na svoje ime ili ga objavitivozilo, a ako ga ne registrira na svoje ime ili ne objavi, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove će na zahtjev osobe na koju je vozilo registrirano rješenjem ukinuti registraciju vozila. Naime, tijekom primjene odredbi važećeg Zakona uočen je problem koji se pojavio u praksi i to u slučaju kada je „stari“ vlasnik registriranog vozila u obvezi objavitivozilo, a to ne može učiniti jer više nije u posjedu prometne dozvole i registarskih pločica, a koje je dužan predati u postupku

odjave vozila. S tim u vezi, a radi rješavanja navedenog problema, ovim Prijedlogom zakona propisuje se da obveza odjave vozila postaje isključivo obveza novog vlasnika vozila i to u svim slučajevima, a ne samo u slučaju kada je obvezu odjave vozila preuzeo prilikom stjecanja vozila.

Za produženje valjanosti vozačke dozvole, nakon navršene 65. godine života, važeći Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje obvezu obavljanja zdravstvenog pregleda, što se u praksi pokazalo kao prekomjeran teret za građane te životne dobi te se stoga predlaže rješenje po kojem se zdravstveni pregled treba obaviti samo u slučaju da je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana.

Isto tako, važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama propisano je da zdravstvenu sposobnost vozača i kandidata za vozače čija je zdravstvena sposobnost različito ocijenjena u jednoj ili više zdravstvenih ustanova, utvrđuje liječničkim pregledom drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo koje osniva ministar nadležan za zdravstvo. Međutim, Zakonom nije propisano kako različita ocjena zdravstvene sposobnosti utječe na posjedovanje vozačke dozvole te se stoga ovim Prijedlogom zakona propisuje da će navedenom slučaju policijska uprava, odnosno policijska postaja takvom vozaču oduzeti vozačku dozvolu sve dok se ne podvrgne zdravstvenom pregledu pri drugostupanjskom zdravstvenom povjerenstvu.

III. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA

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

IV. OBRAZLOŽENJE ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Sukladno članku 206. Poslovnika Hrvatskoga sabora (Narodne novine, broj 81/2013) predlaže se donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku, s obzirom da postoji obveza usklađivanja Zakona o sigurnosti prometa na cestama s pravnom stečevinom Europske unije.

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

Članak 1.

U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, br. 67/2008, 48/2010, 74/2011, 80/2013, 158/2013 i 92/2014, u daljnjem tekstu: Zakon) u članku 1.a podstavak 14. mijenja se i glasi:

„- Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća, od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68/9, 13. 3. 2015.),“.

Članak 2.

U članku 2. stavku 1. točki 34. iza riječi: „buldožer,“ dodaje se riječ: „motokultivator,“.

U točki 38. riječi: „50 km na sat“ zamjenjuju se riječima: „45 km/h“.

U točki 39. riječi: „50 km/h“ zamjenjuju se riječima: „45 km/h“.

U točki 40. riječi: „50 km/h“ zamjenjuju se riječima: „45 km/h“.

Iza točke 50. dodaju se nove točke 51. i 52. koje glase:

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

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

Dosadašnje točke 51. do 96. postaju točke 53. do 98.

Članak 3.

U članku 199. stavak 1. mijenja se i glasi:

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

Članak 4.

U članku 208. stavku 4. riječi: „one kategorije za koju postaje ovlaštenu ispitivač“ brišu se.

Članak 5.

U članku 217. stavku 1. podstavku 1. riječ: „motokultivatori“ zamjenjuje se riječima: „laki četverocikli“.

U podstavku 9. riječi: „veća od 7.500 kg“ zamjenjuju se riječima: „veća od 3.500 kg“.

Članak 6.

U članku 219. stavku 1. točki (b) riječi: „već imaju pravo upravljati vozilima kategorije B,C1,C,D1 i D“ zamjenjuju se riječima: „su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B, C1, C, D1 i D“.

U točki (c) riječi: „vozaču koji već ima pravo upravljati vozilima kategorije B“ zamjenjuju se riječima: „vozačima koji su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B“.

Članak 7.

U članku 221. stavci 3. i 4. brišu se.

Članak 8.

U članku 222. stavak 2. mijenja se i glasi:

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

U stavku 4. riječi: „kojem je upravljanje vozilom osnovno zanimanje“ zamjenjuju se riječima: „koji upravlja vozilom u profesionalne svrhe“.

Članak 9.

U članku 224. iza stavka 1. dodaje se stavak 2. koji glasi:

„(2) Protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja vozačke dozvole ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

Članak 10.

U članku 232. stavku 1. riječi: „kojima je upravljanje vozilom osnovno zanimanje“ zamjenjuju se riječima: „koji upravljaju vozilom u profesionalne svrhe“.

Članak 11.

U članku 236. stavku 3. iza riječi: „policijski službenici,“ dodaju se riječi: „inspektori cestovnog prometa i inspektori cesta“.

Članak 12.

U članku 241. iza stavka 5. dodaje se novi stavak 6. koji glasi:

„(6) Protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja izvoznih pločica ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

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

Članak 13.

U članku 250. stavci 3. i 4. mijenjaju se i glase:

„(3) U slučaju prodaje ili drugog načina promjene vlasništva na vozilu, novi vlasnik vozila dužan je u roku od 15 dana od stjecanja vozila registrirati vozilo na svoje ime ili ga odjaviti, a ako ga ne registrira na svoje ime ili ne odjavi, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove će, na zahtjev osobe na koju je vozilo registrirano, rješenjem ukinuti registraciju vozila.

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

Članak 14.

U članku 252. stavak 3. briše se.

Dosadašnji stavci 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11. i 12. postaju stavci 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10. i 11.

Iza dosadašnjeg stavka 12. koji postaje stavak 11. dodaje se novi stavak 12. koji glasi:

„(12) Protiv rješenja donesenog u postupku registracije vozila, produženja važenja prometne dozvole, izdavanja pokusnih pločica, izdavanja i ukidanja odobrenja za izdavanje pokusnih pločica, izdavanja odobrenja za korištenje prenosivih pločica i oduzimanja prenosivih pločica ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.“.

Članak 15.

U članku 284. stavak 5. mijenja se i glasi:

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

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

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

Članak 16.

U članku 285. stavku 1. točka 3. briše se.

Dosadašnje točke 4., 5., 6. i 7. postaju točke 3., 4., 5. i 6.

Članak 17.

U članku 287. stavku 3. riječi: „članka 216. stavka 6.“ zamjenjuju se riječima: „članka 216. stavka 3.“.

Članak 18.

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

OBRAZLOŽENJE

Člankom 1. se u članku 1.a Zakona o sigurnosti prometa na cestama umjesto navođenja Direktive 2011/82/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama (SL L 288, 5. 11. 2011.), koja je poništena presudom Suda Europske unije od 6. svibnja 2014. u predmetu C-43/12, navodi nova Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća, od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68/9, 13. 3. 2015.), koja ju zamjenjuje.

Člankom 2. se u članku 2. stavku 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama mijenjaju točke 34., 38., 39. i 40., radi usklađivanja s odredbama Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.). Također, se u članku 2. stavku 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama dodaju nove točke 51. i 52. kojima se definira natjecateljsko i turističko vozilo. Naime, navedene kategorije vozila potrebno je definirati s obzirom da se svojim tehnički karakteristikama i opremom ne mogu razvrstati niti u jednu propisanu kategorije vozila te su iz tog razloga zaposlenicima u turističkim djelatnostima i sportskim udrugama otežani ili čak onemogućeni rad i korištenje navedene kategorije vozila.

Člankom 3. se u članku 199. Zakona o sigurnosti prometa na cestama mijenja stavak 1., radi usklađivanja s odredbama Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.).

Člankom 4. se u članku 208. stavku 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama brišu riječi: „one kategorije za koju postaje ovlaštenu ispitivač“. Naime, sukladno važećim odredbama ovlaštenu ispitivač mora, osim ostalih uvjeta, imati i najmanje 3 godine iskustva u osposobljavanju kandidata za vozače one kategorije za koju postaje ovlaštenu ispitivač. Uvjet „one kategorije za koju postaje ovlaštenu ispitivač“ je u praksi nemoguće ispuniti kada su u pitanju ispitivači C i D kategorije vozila, jer takvih osoba koje ispunjavaju ostale uvjete za ispitivače, a imaju po 3 godine iskustva kao instruktori C i D kategorije nema, a oni koji su u sustavu ispitivača nikada neće niti steći te uvjete, zato jer više ne rade kao instruktori. Stoga se u praksi javlja problem nedovoljnog broja ispitivača za provedbu poslova organizacije i provedbe vozačkih ispita (s naglaskom na Regionalni ispitni centar u Zagrebu) te se predloženom izmjenom više ne zahtijeva trogodišnje iskustvo u osposobljavanju kandidata za vozače u onoj kategoriji za koju osoba postaje ovlaštenu ispitivač.

Člankom 5. se u članku 217. Zakona o sigurnosti prometa na cestama mijenjaju definicije kategorija AM i C, radi usklađivanja s odredbama Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.).

Člankom 6. se u odredbi članka 219. stavka 1. točke b. i c. Zakona o sigurnosti prometa na cestama terminološki usklađuju sa točkom a., na način da se vozačke dozvole za kategorije BE, C1E, CE, D1E i DE izdaju samo vozačima koji su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B,C1,C,D1 i D, a dozvola za kategoriju H se izdaje se samo vozačima koji su već položili vozački ispit za upravljanje vozilima kategorije B.

Člankom 7. se u članku 221. Zakona o sigurnosti prometa na cestama brišu stavci 3. i 4. radi usklađivanja s odredbama Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.).

Člankom 8. se mijenja članak 222. stavak 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, na način da se propisuje da se liječnički pregled ne mora obaviti prilikom produženja valjanosti vozačke dozvole, osim u slučaju da je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana. Također, u stavku 4. se riječi: „kojem je upravljanje vozilom osnovno zanimanje“ zamjenjuju riječima: „koji upravlja vozilom u profesionalne svrhe“, radi usklađivanja s odredbama Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.).

Člankom 9. se u članku 224. Zakona o sigurnosti prometa na cestama dodaje novi stavak 2. kojim se propisuje da se protiv odluke u svezi izdavanja vozačke dozvole ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Člankom 10. se u članku 232. stavku 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama riječi: „kojem je upravljanje vozilom osnovno zanimanje“ zamjenjuju riječima: „koji upravlja vozilom u profesionalne svrhe“, radi usklađivanja s odredbama Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.).

Člankom 11. se u članku 236. stavku 3. Zakona o sigurnosti prometa na cestama iza riječi: „policijski službenici,“ dodaju riječi: „inspektori cestovnog prometa i inspektori cesta“, radi usklađivanja odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama s odredbama Zakona o inspekciji cestovnog prometa i cesta. Na taj način ovim će se prijedlogom Zakona omogućiti da operativne poslove mjerenja, odnosno kontrole osovinskog opterećenja ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama, osim stručno osposobljenih zaposlenika Hrvatskih cesta, policijskih službenika odnosno ovlaštenih carinskih službenika u sklopu obavljanja poslova carinskog nadzora na graničnim prijelazima, obavljaju i inspektori cestovnog prometa i inspektori cesta.

Člankom 12. se u članku 241. Zakona o sigurnosti prometa na cestama dodaje novi stavak 6. prema kojem se protiv rješenja donesenog u postupku izdavanja izvoznih pločica ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Člankom 13. se u članku 250. Zakona o sigurnosti prometa na cestama mijenja stavak 3. na način da se propisuje da je novi vlasnik vozila dužan, u slučaju prodaje ili drugog načina promjene vlasništva na vozilu, u roku od 15 dana od stjecanja vozila registrirati vozilo na svoje ime ili ga odjaviti, a ako ga ne registrira na svoje ime ili ne odjavi, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove će, na zahtjev osobe na koju je vozilo registrirano, rješenjem ukinuti registraciju vozila. Također, novim stavkom 4. navedenog članka propisuje se da se protiv rješenja o ukidanju registracije vozila ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Člankom 14. se u članku 252. briše stavak 3. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s obzirom da se dodaje novi stavak 12. kojim se propisuje da se protiv rješenja u postupku registracije vozila, produženja važenja prometne dozvole, izdavanja pokusnih pločica, izdavanja i ukidanja odobrenja za izdavanje pokusnih pločica, izdavanja odobrenja za

korištenje prenosivih pločica i oduzimanja prenosivih pločica ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Člankom 15. se mijenja odredba članka 284. stavka 5. Zakona o sigurnosti prometa na cestama na način da se propisuje da će policijska uprava, odnosno policijska postaja odbiti izdati vozačku dozvolu kandidatu za vozača, odnosno oduzeti vozačku dozvolu vozaču ili instrukturu vožnje čija je zdravstvena sposobnost različito ocijenjena u jednoj ili više zdravstvenih ustanova, sve dok drugostupanjsko zdravstveno povjerenstvo iz članka 234. stavka 1. ovoga Zakona ne utvrdi da je zdravstveno sposoban za upravljanje vozilima kategorija za koje se vozačka dozvola izdaje odnosno oduzima. Isto tako, dodan je novi stavak 6. kojim se propisuje da protiv rješenja iz ovoga članka ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

Člankom 16. se mijenja odredba članka 285. Zakona o sigurnosti prometa na cestama na način da se u stavku 1. briše točka 3. radi usklađivanja s predloženom izmjenom članka 7. ovoga Prijedloga Zakona.

Člankom 17. se mijenja odredba članka 287. stavka 3. Zakona o sigurnosti prometa na cestama na način da se propisuje da se tri negativna prekršajna boda, umjesto za prekršaj iz članka 216. stavka 6., koji više ne postoji, dodjeljuju za prekršaj iz članka 216. stavka 3.

Člankom 18. se propisuje da Zakon stupa na snagu prvoga dana od dana objave. Naime, ovaj Prijedlog zakona donosi se radi usklađivanja hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije odnosno s Direktivom (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća, od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68/9, 13. 3. 2015.) koja zamjenjuje Direktivu 011/82/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama (SL L 288, 5. 11. 2011.), a čije su odredbe bile prenesene u Zakon o sigurnosti prometa na cestama, međutim, navedena Direktiva je poništena presudom Suda Europske unije. Člankom 12. navedene Direktive propisano da je države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 6. svibnja 2015. godine. Dakle, rok za prenošenje spomenute Direktive u nacionalno zakonodavstvo država članica Europske unije je do 6. svibnja 2015. godine.

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

Članak 1.a

Ovim se Zakonom u pravni poredak Republike Hrvatske prenose sljedeće direktive Europske unije;

– Direktiva Vijeća 91/671/EEZ od 16. prosinca 1991. o usklađivanju zakonodavstva država članica koji se odnose na obaveznu uporabu sigurnosnih pojaseva u vozilima lakšim od 3,5 tona (SL L 373, 31. 12. 1991.),

– Direktiva 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. lipnja 2000. o pregledu na cesti kojim se utvrđuje tehnička ispravnost gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici (SL L 203, 10. 8. 2000.),

– Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269, 21. 10. 2000.),

– Direktiva 2002/85/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. studenoga 2002. o izmjeni Direktive Vijeća 92/6/EEZ o ugradnji i uporabi uređaja za ograničavanje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 327, 4. 12. 2002.),

– Direktiva 2003/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 8. travnja 2003. o izmjeni Direktive Vijeća 91/671/EEZ o usklađivanju zakonodavstva država članica koji se odnose na sigurnosnu uporabu sigurnosnih pojaseva u vozilima lakšim od 3,5 tone (SL L 115, 9. 5. 2003.),

– Direktiva Komisije 2003/26/EZ od 3. travnja 2003. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi s ograničivačem brzine i emisija ispušnih plinova gospodarskih vozila (SL L 90, 8. 4. 2003.),

– Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe i putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10. 09. 2003.),

– Direktiva 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 20. prosinca 2006. o vozačkim dozvolama (Preinaka) (SL L 403, 30. 12. 2006.),

– Direktiva 2008/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenog 2008. godine o sigurnosti cestovne infrastrukture (SL L 319, od 29. 11. 2008.),

– Direktiva 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica (Tekst značajan za EGP) (SL L 141, 6. 6. 2009.),

– Direktiva Komisije 2009/113/EZ od 25. kolovoza 2009. o izmjeni Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama (SL L 223, 26. 8. 2009.),

- Direktiva Komisije 2010/47/EU od 5. srpnja 2010. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2000/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. lipnja 2000. o pregledima na cesti tehničke ispravnosti gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici (SL L 173, 8. 7. 2010.),
- Direktiva Komisije 2010/48/EU od 5. srpnja 2010. o prilagodbi tehničkom napretku Direktive 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica (Tekst značajan za EGP) (SL 173, 8. 7. 2010.),
- Direktiva 2011/82/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima vezanim uz sigurnost prometa na cestama (SL L 288, 5. 11. 2011.),
- Provedbena Direktiva Komisije 2014/37/EU od 27. veljače 2014. o izmjeni Direktive Vijeća 91/671/EEZ u pogledu obavezne uporabe sigurnosnih pojaseva i sustava sigurnosnog vezivanja djece u vozilima (SL L 59, 28. 2. 2014.).

Članak 2.

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

1) "cesta" je svaka javna cesta, ulice u naselju i nerazvrstane ceste na kojima se obavlja promet,

2) "javna cesta" je površina od općeg značenja za promet kojom se svatko može slobodno koristiti uz uvjete određene ovim Zakonom i koju je nadležno tijelo proglasilo javnom cestom,

3) "autocesta" je javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za promet motornih vozila, koja ima dvije fizički odvojene kolničke trake (zeleni pojas, zaštitnu ogradu i sl.) za promet iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije prometne trake širine najmanje 3,5 m, a s obzirom na konfiguraciju terena - i po jednu traku za zaustavljanje vozila u nuždi širine najmanje 2,5 m, bez raskrižja s poprečnim cestama i željezničkim ili tramvajskim prugama u istoj razini, u čiji se promet može uključiti, odnosno isključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim prometnim trakama za ubrzavanje ili usporavanje, odnosno priključnim rampama, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 80 km/h i koja je kao autocesta označena propisanim prometnim znakom,

4) "brza cesta" je javna cesta namijenjena za promet isključivo motornih vozila, s jednom ili dvije razdvojene kolničke trake, koja ima sva raskrižja u dvije ili više razina s poprečnim cestama i drugim prometnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama), u pravilu nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom,

5) "cesta namijenjena isključivo za promet motornih vozila" je javna cesta s najmanje dvije prometne trake širine od po najmanje 3,25 m, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 60 km/h, po kojoj se smiju kretati samo motorna vozila koja mogu razvijati brzinu veću od 60 km/h i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom,

6) "državna cesta" je javna cesta koja povezuje cjelokupni teritorij Republike Hrvatske i povezuje ga s mrežom glavnih europskih cesta,

7) "županijska cesta" je javna cesta koja povezuje područje jedne ili više županija,

8) "lokalna cesta" je javna cesta koja spada u mrežu županijskih cesta i povezuje područje grada i/ili općine,

9) "nerazvrstana cesta" je površina koja se koristi za promet po bilo kojoj osnovi i koja je dostupna većem broju raznih korisnika (seoski, poljski i šumski putovi, putovi na nasipima za obranu od poplava, pristupne ceste i prostori parkirališta, benzinskih crpki i sl.),

10) "zemljana cesta" je cesta bez izgrađenog kolnika ili suvremenoga kolničkog zastora (asfalt, beton ili kocka), pa i kad na priključku javnoj cesti ima izgrađen kolnik,

11) "kolnik" je dio cestovne površine namijenjen u prvom redu za promet vozila, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,

12) "prometna traka" je obilježeni ili neobilježeni uzdužni dio kolnika čija je širina dovoljna za nesmetan promet jednog reda motornih vozila u jednom smjeru,

13) "prometna traka za spora vozila" je obilježeni uzdužni dio kolnika namijenjen za vozila koja sporom vožnjom (npr. na uzbrdici) smanjuju protočnost prometa,

14) "kolnička traka" je uzdužni dio kolnika namijenjen za promet vozila u jednom smjeru, s jednom prometnom trakom ili više prometnih traka,

15) "prometna traka za zaustavljanje vozila u nuždi" je obilježeni uzdužni dio kolnika na autocestama i na određenim mjestima na cestama višeg reda kao i u tunelima, galerijama i sl.,

16) "prometna traka za ubrzavanje" je dio kolnika namijenjen za uključivanje vozila u prometni tok sa sporedne ceste, odnosno drugih prilaznih cesta s objekata pokraj ceste (benzinskih crpki, parkirališta, motela i sl.),

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

34) "radni stroj" je motorno vozilo kojem je osnovna namjena obavljanje određenih radova vlastitim uređajima i opremom (kombajn, valjak, grejder, kosilica, buldožer, motokultivator s priključkom, viljuškar, kopač rovova i sl.),

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

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

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

38) "moped" je motorno vozilo s dva ili tri kotača čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm^3 ili čija trajna snaga u slučaju elektromotora, ne prelazi 4 kW i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 50 km/h ,

39) "motocikl" je motorno vozilo s dva kotača, čiji je radni obujam motora veći od 50 cm^3 s bočnom prikolicom ili bez nje i/ili koje na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 50 km/h ,

40) „motorni tricikl“ je motocikl na tri simetrično postavljena kotača čiji je radni obujam motora veći od 50 cm^3 i/ili koji na ravnoj cesti može razviti brzinu veću od 50 km/h ,

41) "laki četverocikl" je motorno vozilo s četiri kotača čija masa praznog vozila bez baterija, ako se kreće na električni pogon, ne prelazi 350 kg , čiji radni obujam benzinskog motora nije veći od 50 cm^3 , čija najveća snaga ne prelazi 4 kW ukoliko se radi o drugoj vrsti motora i koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu veću od 45 km/h ,

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

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

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

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

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

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

48) "tegljač" je teretni automobil namijenjen za vuču poluprikolica,

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

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

51) "priključno vozilo" je vozilo namijenjeno da ga vuče motorno vozilo, bilo da je konstruirano kao prikolica ili poluprikolica,

52) „kampersko vozilo“ je motorno ili priključno vozilo posebne namjene, konstruirano tako da su u njemu postavljene stvari koje omogućuju boravak, a mora imati najmanje sljedeću opremu: sjedalice sa stolom, krevete (koji se mogu dobiti razvlačenjem sjedalica), kuhinjske elemente i prostor za odlaganje garderobe – ormare, koja mora biti nepomično učvršćena u prostoru za boravak te se ne može pomicati jednostavnim demontažnim postupcima,

53) "prikolica" je priključno vozilo konstruirano tako da ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik,

54) „prikolica s centralno postavljenim osovinama“ je priključno vozilo konstruirano tako da u stanju mirovanja ukupnu masu preko svojih osovina prenosi na kolnik, ali u stanju labilne ravnoteže,

55) "poluprikolica" je priključno vozilo bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo,

56) "laka prikolica" je priključno vozilo čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg,

57) "skup vozila" je motorno vozilo i priključna vozila koja u prometu na cestama sudjeluju kao cjelina,

58) "zaprežno vozilo" je vozilo namijenjeno za vuču upregnutom životinjom,

59) "nosivost" je dopuštena masa kojom se vozilo smije opteretiti do najveće dopuštene mase određene podzakonskim propisima ili prema deklaraciji proizvođača vozila s obzirom na dopuštena opterećenja nosivih sklopova,

60) "masa vozila" je masa vozila u stanju spremnom za vožnju (masa praznog vozila) u skladu s homologacijskim zahtjevima,

61) "ukupna masa" je masa vozila zajedno s masom tereta koji se prevozi na vozilu, uključujući i masu osoba koje se nalaze na vozilu te masu priključnog vozila s teretom, ako je ono pridodano vučnom vozilu,

62) "najveća dopuštena masa" je masa vozila zajedno s njegovom nosivošću,

63) "osovinsko opterećenje" je dio ukupne mase vozila u vodoravnom položaju kojim njegova osovina opterećuje vodoravnu podlogu u stanju mirovanja vozila,

64) "sudionik u prometu na cesti" je osoba koja na bilo koji način sudjeluje u prometu na cesti,

65) „sudionik u prometnoj nesreći“ je svaki sudionik u prometu na cesti koji je na bilo koji način sudjelovao u prometnoj nesreći,

66) "vozač" je osoba koja na cesti upravlja vozilom,

67) „mladi vozač“ je vozač u dobi do 24 godine,

68) "pješač" je osoba koja sudjeluje u prometu, a nije vozač niti putnik u vozilu ili na vozilu,

69) "zaustavljanje vozila" je svaki prekid kretanja vozila na cesti u trajanju do tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,

70) "parkiranje vozila" je prekid kretanja vozila u trajanju dužem od tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili pravilu kojim se upravlja prometom,

71) "mimoilaženje" je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se po istom kolniku kreće iz suprotnog smjera,

72) "pretjecanje" je prolaženje vozilom pokraj drugog vozila koje se kreće u istom smjeru,

73) "obilazanje" je prolaženje vozilom pokraj zaustavljenoga ili parkiranog vozila ili drugog objekta koji se nalazi na prometnoj traci kojom se vozilo kreće,

74) "polukružno okretanje" je okretanje vozila za 180 stupnjeva iz dotadašnjeg smjera kretanja radi uključivanja u suprotni prometni tok,

75) "prestrojavanje" je zauzimanje takvog položaja s vozilom na prometnoj traci i na takvoj udaljenosti od raskrižja ili drugog mjesta na cesti, iz kojeg se na siguran način može izvesti naredna radnja vozilom (skretanje, okretanje, zaustavljanje i sl.),

76) "propuštanje vozila" je radnja koju su u određenim slučajevima sudionici dužni obaviti zaustavljanjem, smanjenjem brzine kretanja ili prekidanjem radnje koju izvode i to na način koji ne prisiljava druge sudionike da naglo mijenjaju smjer ili brzinu kretanja,

77) "prometni tok" je istodobno kretanje više vozila cestom u istom smjeru,

78) "mijenjanje prometne trake" je prelaženje vozilom iz jedne u drugu prometnu traku za promet u istom smjeru zbog prestrojavanja ili bržeg kretanja,

79) "ometanje prometa" je radnja u prometu kojom se nekoga suprotno prometnim propisima prisiljava na promjenu dotadašnjeg načina sudjelovanja u prometu,

80) "ugrožavanje prometa" je takav način sudjelovanja u prometu uslijed kojeg je nastupila neposredna opasnost nastanka prometne nesreće,

81) "preglednost" podrazumijeva konkretan prostor što ga sudionik u cestovnom prometu može vidjeti s mjesta na kojem se nalazi,

82) "kolona" je niz od najmanje tri vozila, osim bicikla, traktora, radnog stroja i zaprežnog vozila, koja su zaustavljena na cesti ili se kreću istom prometnom trakom u istom smjeru, pri čemu su brzina kretanja vozila i postupci vozača međusobno uvjetovani i između kojih ne može bez ometanja ući drugo vozilo,

83) "smanjena vidljivost" postoji ako zbog nepovoljnih atmosferskih ili drugih prilika (magle, snijega, kiše, prašine, dima i sl.) vozač ne može jasno uočiti druge sudionike u prometu ili prometni znak na udaljenosti od najmanje 200 m na cesti izvan naselja, odnosno od najmanje 100 m u naselju,

84) "prometna nesreća" je događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće ili je izazvana materijalna šteta. Nije prometna nesreća kada je radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnulo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta,

85) „materijalna šteta u prometnoj nesreći" je šteta nastala na vozilima, koja su sudjelovala u prometnoj nesreći ili na objektima, prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama,

86) "vozačka dozvola" je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje pravo upravljanja određenim kategorijama vozila,

87) "međunarodna vozačka dozvola" je javna isprava koju je izdala ovlaštena stručna organizacija na temelju nacionalne vozačke dozvole te države,

88) "inozemna vozačka dozvola" je vozačka dozvola izdana u državi koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,

89) "prometna dozvola" je javna isprava koju je izdalo nadležno tijelo i kojom se dokazuje vlasništvo vozila, pravo označavanja vozila određenim registarskim pločicama i vlasništvo tih pločica, tehničke i druge osobine i karakteristike vozila te pravo sudjelovanja u prometu,

90) "dopuštenje (licenca)" je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje ispunjavanje propisanih uvjeta, osposobljenost i ovlaštenost za obavljanje određenih poslova,

91) "tahograf" je uređaj koji osigurava najmanje zapis brzine i prijeđenog puta vozila,

92) "nadzorni uređaj (euro tahograf)" je uređaj koji osigurava upis vremena vožnje članovima posade vozila, vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozilom, vremena odmora, brzine kretanja vozila i prijeđene udaljenosti vozila,

93) "zapisni list" je dio u tahografu ili nadzornom uređaju koji mora imati tipno odobrenje na kojem pisaljka tahografa ili nadzornog uređaja neprekidno piše podatke koji moraju ostati trajno zapisani,

94) „stranac“ je državljanin države koja nije članica Europskog gospodarskog prostora,

95) „inozemstvo“ odnosno „strana država“ je država izvan Europskog gospodarskog prostora,

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

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

Članak 199.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Članak 208.

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

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

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

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

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

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

(7) O položenom vozačkom ispitu ovlaštena stručna organizacija (ispitni centri) izdaje uvjerenje.

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

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

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

Članak 217.

(1) Vozačka dozvola izdaje se za upravljanje vozilima koja su svrstana u AM,A1,A2,A,B,BE,C1,C1E,C,CE,D1,D1E,D,DE,F,G i H kategorije gdje u:

1) AM, spadaju mopedi i motokultivatori;

- minimalna starosna dob za kategoriju AM je 15 godina.

2) A1, spadaju - motocikli sa ili bez bočne prikolice, radnog obujma motora do 125 cm³ i snage motora od najviše 11kW i odnosom snage i mase koji ne prelazi 0,1 kW/kg;

- motorna vozila na tri kotača čija snaga nije veća od 15 kW,

- minimalna starosna dob za kategoriju A1 je 16 godina.

3) A2, spadaju – motocikli sa ili bez bočne prikolice, čija snaga ne prelazi 35 kW i čiji omjer snaga/masa ne prelazi 0,2 kW/kg, a ne potječu od vozila čija je snaga dvostruko veća i više;

- minimalna starosna dob za kategoriju A2 je 18 godina.

4) A, spadaju - motocikli sa ili bez bočne prikolice;

- motorna vozila na tri kotača čija je snaga veća od 15 kW,

- minimalna starosna dob za kategoriju A je 24 godine, odnosno 20 godina ukoliko vozač ima vozačku dozvolu za upravljanje vozilom A2 kategorije najmanje dvije godine,

- minimalna starosna dob za vozilo na tri kotača A kategorije je 21 godina.

5) B, spadaju motorna vozila, osim vozila AM, A1, A2, A, F i G kategorije čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3.500 kg i koja su dizajnirana i konstruirana za prijevoz ne više od 8 putnika, ne računajući sjedalo za vozača; motorna vozila ove kategorije mogu biti u kombinaciji s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kg. Ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju vozila o kojima je riječ, motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija je

najveća dopuštena masa veća od 750 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa ove kombinacije vozila nije veća od 4 250 kg. U slučaju da je najveća dopuštena masa takve kombinacije vozila veća od 3 500 kg, takvom kombinacijom vozač može upravljati samo nakon što je položio vozački ispit za tu kombinaciju vozila iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom.;

- minimalna starosna dob za kategoriju B je 18 godina.

- 6) BE, ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i priključnog vozila, pri čemu najveća dopuštena masa priključnog vozila nije veća od 3 500 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju BE je 18 godina.

- 7) C1, spadaju motorna vozila osim onih iz kategorije D1, D ili F, čija je najveća dopuštena masa veća od 3 500 kg, ali nije veća od 7 500 kg i koja su projektirana i izrađena za prijevoz najviše osam putnika uz vozača; motorna vozila u ovoj kategoriji mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju C1 je 18 godina.

- 8) C1E, ne dovodeći u pitanje odredbe o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada - kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije C1 i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg;

- ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada - kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije B i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 3 500 kg, pod uvjetom da najveća dopuštena masa kombinacije vozila nije veća od 12 000 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju C1E je 18 godina.

- 9) C, spadaju motorna vozila, osim onih iz kategorije D1, D ili F, čija je najveća dopuštena masa veća od 7.500 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju C je 21 godina.

- 10) CE, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije C kategorije i priključnog vozila čija najveća dopuštena masa iznosi više od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategorije CE je 21 godina.

- 11) D1, spadaju motorna vozila projektirana i izrađena za prijevoz najviše 16 putnika uz vozača i čija maksimalna duljina nije veća od 8 m; motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju D1 je 21 godina.

12) D1E, ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D1 i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju D1E je 21 godina.

13) D, spadaju motorna vozila projektirana i izrađena za prijevoz više od osam putnika uz vozača; motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju D je 24 godina.

14) DE, ne dovodeći u pitanje odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila, spada kombinacija vozila koja se sastoji od vučnog vozila kategorije D i njegovog priključnog vozila koje ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg;

- minimalna starosna dob za kategoriju DE je 24 godina.

15) F, spadaju traktori sa ili bez prikolice;

- minimalna starosna dob za kategoriju F je 16 godina.

16) G, spadaju radni strojevi;

- minimalna starosna dob za kategoriju G je 16 godina.

17) H, spadaju tramvaji;

- minimalna starosna dob za kategoriju H je 21 godina.

(2) Iznimno od stavka 1. točke 9. i 10. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom C i CE kategorije je 18 godina, ukoliko vozač posjeduje početne kvalifikacije dobivene sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu.

(3) Iznimno od stavka 1. točke 13. i 14. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije je 21 godina, ukoliko je vozač uspješno stekao ubrzanu početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu, i obavlja linijski prijevoz putnika do 50 km.

(4) Iznimno od stavka 1. točke 13. i 14. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije je 23 godina, ukoliko je vozač uspješno stekao ubrzanu početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu.

(5) Iznimno od stavka 1. točke 13. i 14. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilom D i DE kategorije je 21 godina, ukoliko je vozač uspješno stekao početnu kvalifikaciju sukladno propisu kojim se uređuje prijevoz u cestovnom prometu.

(6) Iznimno od stavka 1. točke 9. i 13. ovoga članka, minimalna starosna dob za upravljanje vozilima C kategorije je 18, a D kategorije 21. godinu, za vozila koja koristi policija, vatrogasna služba i za vozila koja provode ispitivanje na cesti u svrhu popravka i održavanja.

(7) Vozačka dozvola iz stavka 6. ovoga članka je valjana samo na području Republike Hrvatske sve dok vozač ne navrši minimalnu starosnu dob navedenu u stavku 1. točki 9. i 13. ovoga članka.

(8) Ministar nadležan za unutarnje poslove propisat će pravilnikom posebne uvjete glede dobnih granica, uvjeta upravljanja i načina prijevoza na motornim vozilima policije.

(9) Ministar nadležan za poslove obrane propisat će pravilnikom uvjete za upravljanje i način prijevoza na vozilima oružanih snaga Republike Hrvatske.

Članak 219.

(1) Izdavanje vozačkih dozvola podliježe sljedećim uvjetima:

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

(2) Valjanost vozačke dozvole određuje se kako slijedi:

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

Članak 221.

(1) Mladi vozač ne smije upravljati vozilom na cesti brzinom većom od 80 km na sat, na brzini cesti i cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila brzinom većom od 100 km na sat, odnosno 120 km na sat na autocesti.

(2) Osoba iz stavka 1. ovoga članka ne smije upravljati niti početi upravljati motornim vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola.

(3) Osoba iz stavka 1. ovoga članka koja je položila ispit za B kategoriju vozila ne smije upravljati osobnim automobilom čija snaga motora prelazi 80 kW.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj mladi vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 3. ovoga članka.

Članak 222.

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

(2) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima AM, A1, A2, A, B i BE kategorije izdaje se s rokom važenja od 10 godina, a najduže do 65. godine života vozača. Prilikom produljenja vozačke dozvole vozač je dužan podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača ako je

obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana i prilikom produljenja vozačke dozvole nakon 65. godine života vozača.

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

(4) Vozačka dozvola za upravljanje vozilima instruktora vožnje i vozaču B kategorije kojem je upravljanje vozilom osnovno zanimanje izdaje se s rokom važenja deset godina. Po isteku roka od deset godina, vozač iz ovoga stavka i instruktor vožnje prilikom produljenja vozačke dozvole dužan je podvrgnuti se zdravstvenom pregledu za vozača.

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

Članak 224.

Vozačku dozvolu izdaje policijska uprava, odnosno policijska postaja.

Članak 232.

(1) Naknadu za nadzorni zdravstveni pregled vozača kojima je upravljanje vozilom osnovno zanimanje, plaća pravna ili fizička osoba kod koje je vozač zaposlen.

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

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

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

Članak 236.

(1) Vozila u prometu na cesti moraju udovoljavati propisanim uvjetima glede dimenzija, najveće dopuštene mase, osovinskog opterećenja i zaštite okoliša te imati ispravne propisane uređaje i opremu.

(2) Vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, odnosno čija ukupna masa i osovinsko opterećenje premašuje propisanu najveću dopuštenu masu i dozvoljena osovinska opterećenja mogu sudjelovati u prometu na javnoj cesti, odnosno gradskoj ulici ako imaju posebnu dozvolu za taj prijevoz.

(3) Operativne poslove mjerenja, odnosno kontrolu osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama obavljaju stručno osposobljeni zaposlenici Hrvatskih cesta, policijski službenici, odnosno ovlašteni carinski službenici u sklopu obavljanja poslova carinskog nadzora na graničnim prijelazima.

(4) Ovlašćuje se ministar nadležan za poslove prometa da u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove donese propise o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju vozila, o uređajima i opremi koje moraju imati vozila i o uvjetima kojima moraju udovoljavati uređaji i oprema vozila u prometu na cestama.

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

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

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje ne ispunjava propisane uvjete glede dimenzija, ukupne mase ili osovinskog opterećenja, ili nema ispravne propisane uređaje za upravljanje, uređaje za zaustavljanje, uređaje za spajanje vučnog i priključnog vozila, tahografa ili nadzornog uređaja i gume.

(8) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nema ispravne propisane uređaje, osim uređaja navedenih u stavku 7. ovoga članka.

Članak 241.

(1) Za motorna i priključna vozila koja se izvoze u inozemstvo ili iznose u države Europskog gospodarskog prostora izdaju se izvozne pločice i prometna dozvola.

(2) Izdavanje izvoznih pločica obavljaju policijske uprave odnosno policijske postaje, prema mjestu u kojem je vozilo kupljeno ili preuzeto.

(3) Izvozne pločice izdaju se najduže na rok od 30 dana.

(4) O izdanim izvoznim pločicama vodi se evidencija.

(5) Kada upravlja vozilom koje je označeno izvoznim pločicama, vozač mora kod sebe imati prometnu dozvolu.

(6) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom koje nije označeno izvoznim pločicama ili ako upravlja vozilom kojem je isteklo važenje prometne dozvole.

(7) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji u prometu na cesti upravlja vozilom ako kod sebe nema važeću prometnu dozvolu.

Članak 250.

(1) Vlasnik registriranog vozila može odjaviti vozilo, a uz zahtjev za odjavu mora priložiti prometnu dozvolu radi evidentiranja odjave vozila i vratiti registarske pločice, odnosno priložiti potvrdu tijela koje je registriralo vozilo izvan Republike Hrvatske kojom se potvrđuje da su registarske pločice i prometna dozvola zadržane ili poništene.

(2) Vlasnik vozila dužan je odjaviti vozilo ako ne izvrši produženje važenja prometne dozvole u roku od 15 dana od dana isteka važenja prometne dozvole.

(3) Osoba na koju je vozilo registrirano dužna je u roku od 15 dana od prodaje ili drugog načina promjene vlasništva na vozilu, odjaviti vozilo osim ako obvezu odjave vozila nije preuzeo novi vlasnik vozila.

(4) Novi vlasnik vozila iz stavka 3. ovoga članka dužan je u roku od 15 dana od stjecanja vozila registrirati vozilo na svoje ime ili ga odjaviti, a ako ga ne registrira na svoje ime ili ne odjavi, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove će na zahtjev osobe na koju je vozilo registrirano rješenjem ukinuti registraciju vozila.

(5) Vlasnik vozila dužan je u roku od 15 dana prijaviti promjenu bilo kojeg podatka koji je upisan u prometnoj dozvoli.

(6) Vlasnik vozila dužan je u roku od 30 dana odjaviti registrirano vozilo te donijeti prometnu dozvolu radi poništenja i vratiti registarske pločice ako je vozilo uništeno ili otpisano ili ako je vozilo otuđeno ili nestalo.

(7) Odredbe stavka 2. ovoga članka ne odnose se na vlasnike vozila iz članka 249. ovoga Zakona osim vozila koja se moraju privremeno registrirati u skladu sa odredbom stavka 2. članka 249. ovoga Zakona.

(8) Vlasnik vozila iz članka 249. koji najkasnije u roku od 12 mjeseci ne obnovi privremenu registraciju dužan je postupiti sukladno odredbi stavka 2. ovoga članka.

(9) Za odjavu vozila, koje je po propisima o gospodarenju otpadnim vozilima otpadno vozilo, vlasnik vozila dužan je uz prometnu dozvolu i registarske pločice priložiti i Potvrdu o obrađivanju otpadnog vozila.

(10) Za odjavu vozila, koje po propisima o gospodarenju otpadnim vozilima nije otpadno vozilo, vlasnik vozila dužan je uz prometnu dozvolu i registarske pločice priložiti i izjavu o mjestu čuvanja vozila.

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

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

(13) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vlasnik vozila ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

Članak 252.

(1) Registraciju motornih i priključnih vozila obavljaju policijske uprave, odnosno policijske postaje ili stanice za tehnički pregled vozila iz članka 259. ovoga Zakona ako ispunjavaju uvjete i imaju ovlaštenje.

(2) Produženje važenja prometne dozvole obavljaju stanice za tehnički pregled vozila ili policijske uprave, odnosno policijske postaje. Prometnu dozvolu koja je ispisana u postupku produženja važenja prometne dozvole ovjerava policijska uprava, odnosno policijska postaja.

(3) Protiv rješenja stanice za tehnički pregled vozila kojim se odbija zahtjev za registraciju može se izjaviti žalba policijskoj upravi na čijem se području nalazi stanica za tehnički pregled vozila.

(4) Ovlaštenje iz stavka 1. ovoga članka izdaje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove nakon što stručna organizacija iz članka 273. ovoga Zakona utvrdi da su ispunjeni propisani uvjeti.

(5) Pokusne pločice izdaju policijske uprave odnosno policijske postaje.

(6) Pravne i fizičke osobe obrtnici koji se bave prodajom vozila na malo mogu izdavati pokusne pločice samo za neregistrirana vozila koja prodaju, od mjesta u kojem su kupljena, odnosno preuzeta do mjesta gdje će biti registrirana odnosno do mjesta obavljanja tehničkog pregleda, ako ispunjavaju propisane uvjete i za to imaju odobrenje ministarstva nadležnog za unutarnje poslove

(7) Prenosive pločice izdaju se na ime pravne ili fizičke osobe obrtnika koji se bavi proizvodnjom, nadogradnjom, servisiranjem, prijevozom ili prodajom vozila na malo. Izdavanje prenosivih pločica odobrava ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a izdaje ih policijska uprava odnosno policijska postaja prema sjedištu pravne ili fizičke osobe obrtnika.

(8) Pokusne pločice za obavljanje tehničkog pregleda i prenosive pločice mogu se koristiti samo na vozilima koja imaju ispravne uređaje za upravljanje, zaustavljanje te da su propisno označena, a pokusne pločice za vozila koja se kreću do mjesta u kojem će biti registrirana mogu se koristiti samo na vozilima koja imaju dokaz o tehničkoj ispravnosti vozila.

(9) Ako policijska uprava odnosno policijska postaja utvrdi da se pokusne pločice izdaju protivno propisima i rješenju kojim je odobreno izdavanje pokusnih pločica, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će izdavatelju pokusnih pločica ukinuti odobrenje za

izdavanje pokusnih pločica, odnosno odbiti zahtjev za odobrenje za izdavanje pokusnih pločica. Rok za podnošenje novog zahtjeva određuje ministarstvo nadležno za unutarnje poslove, a koji ne može biti kraći od šest mjeseci niti duži od dvije godine od dana izvršnosti rješenja.

(10) Ako policijska uprava odnosno policijska postaja utvrdi da se prenosive pločice koriste protivno propisima i rješenju kojim je odobreno izdavanje prenosivih pločica, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove rješenjem će pravnoj ili fizičkoj osobi obrtniku iz stavka 7. ovoga članka oduzeti prenosive pločice, odnosno odbiti zahtjev za odobrenje prenosivih pločica. Ponovni zahtjev za odobrenje iz stavka 7. ovoga članka može se podnijeti nakon isteka dvije godine od dana izvršnosti rješenja.

(11) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako izdaje ili koristi pokusne ili prenosive pločice suprotno odredbama ovoga Zakona i drugih propisa donesenih na temelju njega.

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

Članak 284.

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

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

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

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

(5) Protiv odluke o oduzimanju vozačke dozvole donesene na temelju odredbi ovoga članka vozač i instruktor vožnje može u roku od 15 dana izjaviti žalbu drugostupanjskom povjerenstvu ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, koje rješava po žalbama u upravnom postupku protiv rješenja policijskih uprava. Žalba ne odgađa izvršenje rješenja.

Članak 285.

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

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

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

3) koji upravlja vozilom suprotno odredbi članka 221. stavka 3. ovoga Zakona,

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

5) vozača motocikla ili mopeda i osobe koje se prevoze tim vozilima, ako kod sebe nemaju zaštitne kacige ili je odbije nositi na glavi (članak 114. ovoga Zakona),

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

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

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

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

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

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

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

Članak 287.

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

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

(3) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz članka 32. stavka 4., članka 49. stavka 5, članka 53. stavka 3., članka 54. stavka 2., članka 57. stavka 7., članka 175. stavka 3, članka 181. stavka 8., članka 199. stavaka 8. i 9., članka 216. stavka 6., članka 282. stavka 9. i članka 289. stavka 4. ovoga Zakona.

Obrazac izvješća o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU		
Naslov dokumenta	Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom Zakona	
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo unutarnjih poslova	
Svrha dokumenta	Izvješćivanje o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću o Nacrtu prijedloga Zakona o Izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom Zakona	
Datum dokumenta	travanj 2015.	
Verzija dokumenta	I.	
Vrsta dokumenta	Izvješće	
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom Zakona	
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-	
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo unutarnjih poslova	
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrt?	Ministarstvo unutarnjih poslova	
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?	Ne	Internetska stranice Vlade
	Da www.mup.hr	Internetska stranica Ministarstva unutarnjih poslova
	Ne	Neke druge internetske stranice
	Internetsko savjetovanje sa zainteresiranom javnošću trajalo je u razdoblju od 3. 4. do 10. 4. 2014. godine.	
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	Tijekom internetske rasprave očitovanja na Nacrt prijedloga Zakona dostavilo je 26 dionika.	
Razlozi neprihvatanja pojedinih primjedbi zainteresirane javnosti na određene odredbe nacrt	Objedinjene primjedbe/prijedlozi dionika na Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, s Konačnim prijedlogom Zakona te obrazloženja predlagatelja o prihvatanju/neprihvatanju istih nalazi se u prilogu	

	Obrasca izvješća o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnošću koji je objavljen na web stranici Ministarstva unutarnjih poslova.
Troškovi provedenog savjetovanja	Provedba javnog savjetovanja nije iziskivala dodatne financijske troškove.



SAVJETOVANJE SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU

Ministarstvo unutarnjih poslova objavljuje objedinjene primjedbe zaprimljene od strane predstavnika zainteresirane javnosti koji su dostavili prijedloge povodom Nacrta prijedloga Iskaza o procjeni učinaka Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama putem održanog internetskog javnog savjetovanja provedenog u razdoblju od 03. travnja do 10. travnja 2015. godine, te očitovanja o prihvatanju/neprihvatanju istih.

Red. broj	Naziv dionika (pojedinac, organizacija, institucija)	Članak na koji se odnosi primjedba/ prijedlog	Tekst primjedbe/prijedloga	Razlog prihvatanja/neprihvatanja primjedbe ili prijedloga
1.	Mate Budiša, urednik portala www.motori.hr	217.	Zakon o sigurnosti prometa na cestama treba izmijeniti na način da se dopusti upravljanje motornim vozilima A1 kategorije s važećom vozačkom dozvolom B kategorije.	Upravljanje vozilima A1 kategorije na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A1 kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli.

2.	Piaggio Hrvatska d.o.o., Kralja Stjepana Držislava 7, 21 000 Split	217.	Zakon o sigurnosti prometa na cestama treba izmijeniti na način da se dopusti upravljanje motornim vozilima A1 kategorije te motornih tricikala s važećom vozačkom dozvolom B kategorije.	Upravljanje vozilima A1 kategorije na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A1 kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli. Isto vrijedi i za motorne tricikle za koje je potrebna vozačka dozvola A kategorije.
3.	Zoran Vukasović	41., 45., 46., 48., 57., 60., 67., 73., 82. 150., 163., 193., 216. i 220.	Članak 41 st 2 kaže da putnici koji izlaze iz autobusa moraju prelaziti kolnik koristeći zebru, a st 3 istog članka obavezuje vozače da stanu i propuste putnike koji izlaze iz autobusa. Jedan stavak pobija drugoga. Članak 45 st 3 obavezuje vozača da stane i propusti autobus koji se želi uključiti u promet izlaskom sa stajališta. Pojasnite da li to pravilo vrijedi i kada je stajalište odvojeno isprekidanom crtom od prometne trake jer ovako ispada da	Stranka ne predlaže ništa već samo pogrešno konstatira da „jedan stavak pobija drugoga“. Odredbe nisu u koliziji, jer je vozač dužan postupiti sukladno prometnom znaku.

		<p>prometno pravilo ima prioritet ispred prometnog znaka, što je u suprotnosti sa člankom 34 st 2.</p> <p>Članak 46 st 1 dozvoljava vozačima motornih vozila da voze i izvan kolnika u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu. Ali se to ne odnosi na vozače bicikala pa bi bilo dobro da se i njih uključi u taj članak zakona jer su ovako diskriminirani. Puno je primjera gdje je zbog uskog kolnika (Ilica, Savska, Branimirova) jako opasno biciklistima voziti po kolniku.</p> <p>Članak 48 st 2, na kraju treba dodati „bez obzira kojom se brzinom sam kreće“ jer kilometarsat u autu nije točno mjerilo brzine, jer postoje vozila koja nisu dužna držati se ograničenja brzine i jer se time izbjegava da se prisili drugog vozača na slalom vožnju.</p> <p>Članak 57 st 6 obavezuje vozača da propusti bicikliste na bic stazi kod skretanja ali ne obavezuje ih da propuste bicikliste na bic stazi koja je u sklopu zebre ako vozač vozi ravno, bez skretanja.</p> <p>Članak 60 autoškole tumače tako da polukružni skretač ima prednost pred desnim skretačem koji skreće na dopunsku desnu strelicu, a to nije točno. Takvo pravilo ne može postojati jer polukružni skretač ne može znati da li desni skretač ima samo dopunsku strelicu ili puno zeleno svjetlo. Primjer je na raskrižju Aleje Bologne i ulice Medpotoki. U članak 60 dodati da desni skretači uvijek imaju prednost jer polukružni skretač je izašao iz svog dozvoljenog smjera kretanja koji mu je označen strelicom na semaforu (članak 60 st 2).</p>	<p>Konstatacija nije točna; biciklisti su također dužni voditi računa o vlastitoj sigurnosti.</p> <p>Odredba već ima to značenje.</p> <p>Stranka samo konstatira koje je pozitivno zakonsko rješenje.</p> <p>Riječ je o pitanju tumačenja propisa o prednosti prolaska; ovisno o konkretnoj situaciji ne može biti dvojbe, u okviru općih pravila.</p> <p>Nejasno je što se ovdje predlaže.</p>
--	--	--	---

		<p>Članak 67, pretjecanje i obilaženje se obavlja sa lijeve strane, dodati „osim za bicikle, koji motorna vozila pretiču i obilaze sa desne strane“.</p> <p>Članak 73 st 1, postoji dvostruka negacija, pojasniti da li se u raskrižju sa kružnim tokom prometa smije ili ne smije pretjecati.</p> <p>Članak 73 st 2, dodati da je (ako je) i rubna crta znak koji označava cestu sa prednošću prolaska pa je i na takvoj cesti pretjecanje dozvoljeno na raskrižjima.</p> <p>Članak 82, parkiranje „na raskrižju i na udaljenosti manjoj od 5 m od najbližeg ruba poprečnog kolnika“, dodati „osim ako prometnim znakom nije drugačije određeno“.</p> <p>Članak 150, izuzeće poštivanja prometnih znakova, neke policijske postaje tumače tako da je njihovim vozilima dozvoljeno prolaziti kroz raskrižje i kada je na semaforu crveno svjetlo, a to nije istina. Dodati da se izuzeće ne odnosi na semafore.</p> <p>Članak 163 st 4 ima dvostruku negaciju.</p> <p>Članak 163 st 5 ima dvostruku negaciju, nejasno je što je rečeno i što se traži.</p> <p>Članak 163 st 6 ima dvostruku negaciju i potpuno je nejasno što se od vozača zahtijeva.</p> <p>Članak 193 st 1 propisuje kada na cesti vladaju zimski uvjeti. U st 2 treba dodati da se za vrijeme zimskih uvjeta zimska oprema mora koristiti (dakle, vozila sa ljetnim gumama da imaju lance montirane na pogonske kotače) a ne da se ljetne gume sa lancima u prtljažniku</p>	<p>Odredba je jasna.</p> <p>Odredba je jasna u svom trenutnom sadržaju i nije potrebno ništa dodatno objašnjavati.</p> <p>Prometnim znakom se to pitanje ne može drugačije urediti.</p> <p>Taksativno su navedene odredbe od kojih su vozila izuzeta; argumentum a contrario nisu izuzeta od ostalih odredaba.</p> <p>Stranka samo konstatira činjenice.</p> <p>Stranka samo konstatira činjenice.</p> <p>Stranka samo konstatira činjenice.</p> <p>Odredba je dovoljno jasna te ju nije potrebno novelirati.</p>
--	--	--	---

4.	Robert Mišan	5., 82., 84. i 229.	<p>provlače pod korištenje zimske opreme. Jako dobar primjer obaveze korištenja zimske opreme u zimskim uvjetima imaju BiH i Austrija. Dakle, propisati korištenje zimske opreme u zimskim uvjetima a ne posjedovanje. Čak ni članak 290 st 2 ne pojašnjava da sva vozila u slučaju kada vladaju zimski uvjeti mora imati i koristiti zimsku opremu.</p> <p>Nedorečeni su i članci zakona o posjedovanju vozačke dozvole (članak 216) pa to koriste oni koji su odselili van granica a zadržali su prebivalište u Hrvatskoj pa sada imaju dvije vozačke dozvole, hrvatsku i dozvolu zemlje u kojoj žive.</p> <p>Prijedlog 1. Članak 5 stavak 4. Poslove nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, upravljanja prometom te premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, sukladno odredbama ovoga Zakona, mogu, osim ministarstva nadležnog za unutarnje, obavljati i jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. Prijedlog izmjena i dopuna članka 5. stavak 4 Poslove nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, upravljanja prometom, premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila te nadzora prometa fiksno postavljenim automatskim mjernim uređajima za nadzor prometa kojima se utvrđeni prekršaji</p>	<p>Nije prihvatljivo – uvjeti koji moraju biti ispunjeni da bi se vozaču izdala vozačka dozvola jasno su propisani člankom 216. Zakona. Za ocjenu jesu li ispunjeni uvjeti mjerodavan je trenutak podnošenja zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole.</p> <p>Prijedlog se ne može prihvatiti jer velika većina jedinica lokalne samouprave ne ispunjava uvjete niti za obavljanje postojećeg kruga poslova te nije za očekivati da bi se time doprinijelo povećanju razine sigurnosti u prometu.</p>
----	--------------	---------------------	---	--

		<p>dokumentiraju fotografijom ili video zapisom, sukladno odredbama ovoga Zakona, mogu, osim ministarstva nadležnog za unutarnje, obavljati i jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Člankom 5. stavak 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama dana je mogućnost jedinicama lokalne samouprave da obavljaju poslove nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila te premještanje nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila.</p> <p>Evolucija normiranja prenošenja određenih poslova na jedinice lokalne samouprave započinje 2004. godine sa tada donesenim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama u kojem je člankom 5. stavak 3. bilo određeno da osim ministarstva unutarnjih poslova, poslove:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nadzora i premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila; - upravljanja prometom; - nadzora prometa u zonama smirenog prometa i pješačkim zonama; - otkrivanje prekršaja pješaka i biciklista; - mjerenje brzine kretanja vozila u naseljenim mjestima s fiksno postavljenim (ugrađenim) mjernim uređajima; - nadzora traktora, zaprežnih vozila i vozila koja se uključuju u promet na cestu s gradilišta mogu obavljati i tijela jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. <p>Pored ovlasti utvrđivanja identiteta koja je bila predviđena stavkom 9 istoga članka bilo je određeno da središnje tijelo državne uprave</p>	
--	--	--	--

		<p>nadležno za upravu i lokalnu samoupravu, uz suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, donijeti pravilnik.</p> <p>Kako središnje tijelo nikada, za vrijeme važenja zakona, nije donijelo podzakonske akte tako niti jedinice lokalne samouprave nisu mogle konzumirati dane im ovlasti iako je člankom 311. bilo propisano da će ministri i drugi dužnosnici ovlaštteni Zakonom donijeti u roku od tri mjeseca odluke i propise na temelju ovog Zakona.</p> <p>Još uvijek važeći ZSPC donijet je 2008. godine i u članku 5. stavak 4. predviđene su ovlasti za jedinice lokalne samouprave, ali samo za upravljanje prometom te nadzor i premještanje nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, dok su ostale ovlasti (predviđene Zakonom iz 2004. godine) bez obrazloženja ukinute, kao i utvrđivanje identiteta počinitelja prekršaja.</p> <p>Ponudjenim prijedlogom proširuje se lepeza prekršaja koje mogu detektirati i sankcionirati jedinice lokalne samouprave, ali se djelatnost ograničava samo na one prekršaje koje je moguće utvrditi i fiksirati automatskim mjernim uređajima, gdje nije potreban osobni kontakt između djelatnika jedinice lokalne samouprave i počinitelja, već se procesuiranje obavlja temeljem članka 229 ZSPC-a, odnosno na način kako se i sada radi u slučaju utvrđivanja prekršaja nepropisnog zaustavljanja ili parkiranja. Proširilo bi se detektiranje prekršaja kojima se u najvećoj mjeri ugrožava sigurnost prometa, a to su:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nepropisna brzina - prolazak na znak crvenoga svjetla na semaforu - oduzimanje prednosti prolaska 	
--	--	---	--

		<p>- vožnja prometnom trakom namijenjenom za kretanje vozila javnog gradskog prijevoza Većina zemalja Europske unije ima ustrojene lokalne policije (ili službe koje obavljaju određene poslove), a kao primjer navodimo zemlje u susjedstvu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Slovenija - općinski redari - Italija – lokalna policija <p>Uređaji koji bi se koristili svakako moraju ispunjavati uvjete koje propisuje Pravilnik o mjeriteljskim zahtjevima za mjerila brzine vozila u cestovnome prometu, a Ministarstvo unutarnjih poslova izdaje suglasnost jedinici lokalne samouprave za primjenu takvih uređaja.</p> <p>Povećanjem nadzora prometa automatskim uređajima, a naročito detektiranjem i sankcioniranjem prekršaja kojima se ugrožava sigurnost prometa povećalo bi se stanje sigurnosti i smanjile posljedice prometnih nesreća, a odgovornost za stanje sigurnosti djelomično bi se prenijelo i na jedinice lokalne samouprave, a sve temeljem točke 6.1. Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. - 2020. godine.</p> <p>Prijedlog 2 članak 82 stavak 1 točka 9.: Vozač ne smije zaustaviti ili parkirati vozilo: 9) na djelu kolnika koji je kao stajalište za vozila javnog prijevoza putnika obilježen oznakama na kolniku ili prometnim znakom,</p> <p>Prijedlog izmjena i dopuna članka 82 stavak 1 točka 9: 9) na djelu kolnika cestovne površine koja je kao</p>	<p>Predloženom odredbom se ništa ne bi promijenilo.</p>
--	--	--	---

		<p>stajalište za vozila javnog prijevoza putnika obilježena oznakama na kolniku ili prometnim znakom,</p> <p>Obrazloženje: Pravilnikom o autobusnim stajalištima propisuju se uvjeti za utvrđivanje lokacije, kao i uvjeti za projektiranje i uređenje autobusnih stajališta na javnim cestama. Člankom 6. stavak 2. Pravilnika određeno je da se autobusna stajališta na državnim i županijskim cestama (većina stajališta) moraju graditi odnosno smještati na desnoj strani izvan kolnika, a samo iznimno, uz prethodno pribavljenu suglasnost nadležne policijske uprave, i na kolniku javne ceste. Dakle, autobusna stajališta u pravilu se smještaju izvan kolnika, a člankom 82. stavak 1 točka 9 predviđeno je sankcioniranje samo onih vozača koji vozilo zaustave ili parkiraju na djelu kolnika i jako je upitna praksa sankcioniranja vozača koji vozilo zaustave ili parkiraju na autobusnom stajalištu koje nije dio kolnika, već se nalazi sa desne strane van kolnika, ali na cestovnoj površini.</p> <p>U članku 2. stavak 1. točka 27 "stajalište tramvaja ili autobusa" definirano je kao dio površine ceste namijenjen zaustavljanju tramvaja, odnosno autobusa radi ulaska i izlaska putnika i koji je obilježen prometnim znakom, dakle u određivanju pojma stajališta određeno je da je to površina ceste, pa bi isti pojam trebalo koristiti i u članku 82 stavak 1 točka 9, te bi se time izbjegle nedoumice nastale korištenjem različitih pojmova.</p>	
--	--	---	--

		<p>Prijedlog 3 Članak 84 stavak 1 točka 8. Policijski službenik ili službenik jedinice lokalne samouprave, naredbom će odrediti da se vozilo premjesti na drugo mjesto ako je zaustavljeno ili parkirano na cesti na kojoj ugrožava sigurnost prometa ili ometa normalan tok prometa i kad je parkirano ili zaustavljeno:</p> <p>8) na mjestu na kojem bi parkirano vozilo onemogućilo pristup drugom vozilu radi parkiranja ili izlazak nekom već parkiranom vozilu i ispred kolnog ulaza u zgradu, garažu ili dvorište, ispred i na vatrogasnim i drugim komunalnim i javnim prolazima i prilazima, odnosno u krugu od 3 m od posebnim oznakama na kolniku označenog podzemnog ili nadzemnog hidranta,</p> <p>Prijedlog izmjena i dopuna članka 84 stavak 1 točka 8:</p> <p>8) na mjestu na kojem bi parkirano vozilo onemogućilo pristup drugom vozilu radi parkiranja ili izlazak nekom već parkiranom vozilu i ispred kolnog ulaza u zgradu, garažu ili dvorište, ispred i na vatrogasnim i drugim komunalnim i javnim prolazima i prilazima, odnosno u krugu od 3 m od posebnim oznakama na kolniku označenog podzemnog ili nadzemnog hidranta, na mjestima rezerviranim za vozila opskrbe,</p> <p>Obrazloženje: U urbanim sredinama veliki problem predstavljaju vozila koja se nepropisno parkiraju na mjestima rezerviranim za vozila opskrbe, jer time ometaju vozila opskrbe da se zaustave na za to predviđenim mjestima pa su vozači tih vozila</p>	<p>Prijedlog se ne može prihvatiti jer to ne bi u bitnome utjecalo na veću protočnost prometa u urbanim sredinama.</p>
--	--	---	--

		<p>primorani, a zbog vršenja dostave, zaustaviti ili parkirati, u pravilu, na mjestima u neposrednoj blizini mjesta za dostavu i tom prilikom u ne malom broju slučajeva ometaju normalan tok prometa. Ometanje prometa sa strane dostavnih vozila je posljedica, dok je uzrok nepropisno parkiranje vozila koja ne vrše dostavu na mjestima rezerviranim za vozila dostave. Činjenica je, da je zaustavljanje ili parkiranje na mjestima za vozila dostave kažnjivo temeljem članka 82. stavak 1. točka 11 ZSPC-a, ali samo sankcioniranje vozača bez mogućnosti premještanja nije dostatno za rješavanje problema dostave, pa je mišljenje da bi se davanjem ovlasti za premještanje tako nepropisno zaustavljenog ili parkiranog vozila u bitnome utjecalo na veću protočnost prometa u urbanim sredinama.</p> <p>Prijedlog 4 Članak 229. stavak 3. Vlasnik, odnosno osoba kojoj je vozilo povjereno dužna je, na zahtjev policijskog službenika ili službene osobe jedinica lokalne samouprave koja obavlja poslove iz članka 5. stavak 4. ovoga Zakona dati vjerodostojan podatak o identitetu osobe kojoj je dao vozilo na upravljanje.</p> <p>Prijedlog izmjena i dopuna članka 229. stavak 3. Vlasnik, odnosno osoba kojoj je vozilo povjereno dužna je, na zahtjev policijskog službenika ili službene osobe jedinica lokalne samouprave koja obavlja poslove iz članka 5. stavak 4. ovoga Zakona dati vjerodostojan podatak o identitetu osobe kojoj je dao vozilo na upravljanje,</p>	<p>Pozitivnom zakonskom odredbom propisan je rok u kojem je vlasnik dužan dostaviti vjerodostojan podatak o osobi koja je upravljala vozilom.</p>
--	--	--	---

		206. i 208.	<p>najkasnije u roku od 8 (osam) dana od dana zaprimanja zahtjeva za dostavu podataka. Vjerodostojan podatak o identitetu osobe sadržava ime, prezime, datum rođenja, OIB ili JMBG, adresu prebivališta ili boravišta.</p> <p>Obrazloženje: Važećom normom nije propisan rok u kojem je vlasnik, odnosno osoba kojoj je vozilo povjereno, dužan dati vjerodostojan podatak o identitetu osobe kojoj je vozilo dao na upravljanje. Predloženom dopunom točno se precizira rok u kojem je vlasnik dužan dostaviti vjerodostojne podatke. Nadalje, dopunom se točno precizira što se smatra vjerodostojnim podatkom o identitetu osobe u cilju jednoobraznog i što preciznijeg utvrđivanja identiteta.</p> <p>Poštovani, povodom najnovijeg Prijedloga izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama., obraćam Vam se kako slijedi u nastavku.</p> <p>Naime, uzimajući u obzir činjenicu da je Zakon o sigurnosti prometa na cestama u postupku izmjena, predlažem da se članak 206. stavak 6. i članak 208. stavak 4. nadopuni sa izmjenama tako da se postojeći tekst spomenutih članaka</p>	
5.	Josip Gregurić			

		<p>koji glase cit. „završeni najmanje preddiplomski i diplomski sveučilišni studij ili (i) integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij nadopuni sa sljedećim tekstom „ili <u>preddiplomski stručni i specijalistički diplomski stručni studij prometnog smjera (cestovnog)“.</u></p> <p><i>Predmetnu izmjenu predlažem iz sljedećih razloga:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. jer Specijalistički diplomski stručni studiji pripadaju u isti kvalifikacijski okvir i pripadaju u drugu razinu visokoga školstva te iznose 300 ECTS bodova kao i sveučilišni; 2. da dalje u tekstu spomenutih članaka stoji da <i>osoba mora imati položen “stručni ispit“</i>, a ne znanstveni ispit gdje bi eventualno onda u prednosti bili sveučilišni studiji (dakle iz samog teksta proizlazi da se zahtjeva stručno znanje). 	<p>Zakonom su uvedena rješenja vezana za posjedovanje stručne spreme kao osnovnog uvjeta za obavljanje poslova ovlaštenog nadzornika ili ovlaštenog ispitivača.</p> <p>Navedeno nije isto pojmu stručnog ispita koji provodi ovlaštena stručna organizacija za osobe koje ispunjavaju uvjete propisane člancima 206. stavak 6. i 208. stavak 4. Zakona o sigurnosti prometa na cestama</p>
--	--	---	--

			<p>3. također, u izvještaju Pučke pravobraniteljice za 2014. godinu, koji je upućen u Hrvatski sabor pod točkom: 3.19. DISKRIMINACIJA U PODRUČJU I TEMELJEM OBRAZOVANJA, piše cit. „Naime, sukladno ZZDVO, stručni studij pruža primjerenu razinu znanja i vještina za obavljanje stručnih zanimanja te osposobljava za neposredno uključivanje u radni proces. <u>Autoškola je definirana kao stručna, a ne znanstvena organizacija.</u> Međutim, ni MZOS niti AZZVO nisu nam dostavili stručno mišljenje bi li navedene poslove, s obzirom na ishode učenja specijalističkog diplomskog stručnog studija prometa i programa stručnog ispita za stručnog voditelja u autoškoli, mogao kompetentno obavljati stručni specijalist inženjer prometa ili je riječ o poslovima za čije</p>	
--	--	--	---	--

			<p>je obavljanje nužna i odlučujuća diploma o završenom sveučilišnom studiju. Agencija je otklonila svoju nadležnost navodeći kako je riječ o tumačenju pojedinih zakonskih odredbi i stručnih termina, dok se Ministarstvo, krivo interpretirajući upit, fokusiralo na procjenu o ispunjavanju uvjeta za obavljanje tih poslova, za što je nadležan MUP, koji je ne navodeći podatke ponovio kako je upravo završeni sveučilišni diplomski studij nužan za obavljanje navedenih poslova jer se oni povjeravaju ovlaštenoj stručnoj organizaciji kao javna ovlast. Takvo je obrazloženje nametnulo potrebu usporedbe s radom u državnoj službi gdje se za gotovo sve poslove uz završen sveučilišni diplomski studij alternativno traži završen specijalistički diplomski stručni studij. <u>Stoga držimo da sporna</u></p>	
--	--	--	--	--

6.	Damir	238. – 254.	<p><u>odredba ima diskriminatoran učinak te je propisane uvjete potrebno izmijeniti</u>.</p> <p>sukladno prethodnom mišljenju Pučke pravobraniteljice postavlja se pitanje iz kojih razloga Specijalistički diplomski stručni studij cestovnog prometa nije kompetentan za obavljanje javne ovlasti povjerene stručnoj organizaciji za provedbu i nadzor provedbe vozačkih ispita, dok je u nekim drugim tijelima državne uprave kompetentan za takve javne ovlasti, npr.: netko sa završenim Specijalistički diplomski stručni studij kriminalistike na Visokoj policijskoj Školi.</p> <p>Dodavanje mogućnosti registracije dva vozila na istu prometnu dozvolu, jedna tablica za dva vozila.</p> <p>Austrija od 2012 ima mogućnost registracije dva</p>	<p>Za sada se ovaj prijedlog ne može usvojiti budući je za konačnu odluku o istom nužno prethodno pribaviti i mišljenja drugih tijela kako bi utvrdilo na koji način bi se u tom slučaju plaćala ostala davanja koja se plaćaju prilikom registracije vozila (osiguranje,</p>
----	-------	----------------	--	--

			<p>vozila na istu prometnu dozvolu čime vlasnik vozila može uštedjeti znatan iznos.</p> <p>Prema: http://www.zeit.de/auto/2012-06/wechselkennzeichen</p> <p>Vlasnik koji ima dva vozila može na iste registracijske pločice voziti dva vozila, ali samo jedno smije biti u prometu. Drugo vozilo mora biti na privatnoj površini ili u garaži ili se plaća kazna.</p> <p>Oba vozila moraju biti iste klase, tj. ne može biti auto i motocikl, već dva auta, dva motocikla i sl.</p> <p>Ušteda je od 25-40% u odnosu na pojedinačnu registraciju vozila.</p>	<p>naknade za okoliš, cestarine i sl.).</p>
7.	Tomislav Tadić	199. i 221.	<p>Izmjena čl. 199. kojim bi se kazne za prekršaje u prometu plaćale po visini ostvarenog mjesečnog netto dohotka (ne veće od 1/3 dohotka) a ne fiksno kako je to u zakonu navedeno, izmjena čl. 221 st.3 kojim se regulira da mladi vozač koji je položio b kategoriju ne smije upravljati osobnim automobilom čije snaga motora prelazi 80 kw budući da se ona ne odnosi na vozače koji nemaju prebivalište na terotiriju RH i nisu državljani RH.</p>	<p>Pitanje načina određivanja visine novčane kazne za prekršaje je regulirano odredbama Prekršajnog zakona.</p> <p>Prijedlogom zakona je već brisano ograničenje snage motora osobnog automobila B kategorije kojim smiju upravljati mladi vozači.</p>
8.	Moto Puls d.o.o.	209. i 217.	<p>Naši prijedlozi odnose se na izjednačavanje našeg zakona s direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta i svi naši prijedlozi usvojeni su spomenutom EU direktivom. Cilj je ispraviti greške našeg zakona koji je mnogo</p>	<p>Odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama usklađene su s Direktivom 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama, koja poznaje AM, A1, A2 i A kategoriju motocikala, za upravljanje kojima je propisana drugačija minimalna starosna dob i za koje je</p>

		<p>rigorozniji nego što EU određuje pa vozači ne stjeću praktično znanje na manjim kategorijama (AM, A1 i A2) već odmah skaču na vozila otvorene A kategorije iz koje dolaze najviše stradalih vozača na 2 kotača.</p> <p><u>AM Kategorija:</u> Prema podacima HAK-a najmanju AM kategoriju u 2013. godini položilo je u cijeloj Hrvatskoj samo 11 vozača, u 2012. g. samo 13 vozača a to govori da nešto nije u redu. To nije slučaj samo zadnje dvije godine jer u zadnjih 8 godina vozački ispit HAK-a je položilo samo 176 vozača (cijela Hrvatska). Posljedica: mladi odmah polažu A1 kategoriju i sjedaju na skutere koji idu preko 100 km/h. Zakonodavac ih tjera na to. Tako ne stjeću iskustvo 2 godine sa skuterima do 45 km/h. Cilj: olakšati vozački ispit AM kako bi naši mladi vozači krenuli postupno već od najmanjih motora i naš zakon izjednačiti sa direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta. Za sada je Hrvatski zakon puno rigorozniji jer po direktivi EU zahtijeva se samo teorijski dio ispita. Tako je naš postojeći zakon (danas vidimo) dobio kontra efekt. Razlog nezainteresiranosti mladih za male kategorije je očit: poskupio je vozački ispit do te mjere da se izjednačio sa cijenom A1 vozačke. Naš prijedlog je ublažiti postupak za polaganja AM kategorije i preuzeti direktivu EU. Statistika govori da je u Hrvatskoj zabilježen drastičan pad broja nesreća na 2 kotača, a niti jedna statistika MUP-a ne govori da su nesreće počinili vozači sa AM kategorijom. Prema našim saznanjima nesreće koje se još uvijek događaju su vozača otvorene A kategorije, iz razloga što nisu</p>	<p>potrebno polagati vozački ispit. Starosne dobi usklađene su s odredbama spomenute direktive, pitanja, a pitanja sadržaja vozačkih ispita i broja nastavnih sati propisana su podzakonskim propisima.</p>
--	--	--	---

		<p>postepeno stjecali iskustvo na manjim kategorijama.</p> <p>Konkretan prijedlog: zahtjevati obavezno polaganje samo teoretskog dijela ispita, kao do 1998 godine, bez praktičnog. Preporuka EU zemljama članicama je polaganje samo teoretskog dijela, s time da EU zemljama članicama dozvoljava da po svojoj želji dodaju obvezu praktičnog dijela ukoliko misle da je to na njihovom teritoriju potrebno.</p> <p>U Hrvatkoj sada polaznici moraju voziti 15 sati prakse za ta vozila max brzine do 45 km/h, polagati ispit iz vožnje i Prve pomoći. Zato taj ispit za mopede sada košta 4.520 kn i htjelo ga je položiti samo 11 vozača u cijeloj 2013. godini.</p> <p>Posljedica: mladi vozači ne stječu iskustva u ovoj kategoriji i odmah kupuju skutere do 125 ccm (ista je cijena polaganja za AM i A1) te odmah kreću voziti skutere koji idu preko 100 km/h, bez 2 godine stažiranja na biciklima s pomoćnim motorom kao mi nekada.</p> <p>Drugi prijedlog je vraćanje dobne granice za polaganje sa 15 na 14 godina što EU direktivom 2006/126/EZ dopušta zemljama članicama da same odaberu, jer A1 starta od 16 godina.</p> <p>A1 kategorija:</p> <p>Ova odredba EU je u cilju smanjenja ispušnih plinova u gradovima i smanjenju gužvi i parkinga u stogom centru grada.</p> <p>Konkretan prijedlog: vozačima koji posjeduju B kategoriju dozvoliti vožnju vozilima koji spadaju pod A1 kategoriju. EU dozvoljava zemljama članicama da same odluče o ovom zakonu.</p>	<p>Smatramo da je za stjecanje prava na upravljanje pojedinim kategorijama vozila potrebno polagati vozački ispit i iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“ – tzv. „praktični dio ispita“.</p> <p>Upravljanje vozilima A1 kategorije na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A1 kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli. Isto vrijedi i za motorne tricikle za koje je potrebna</p>
--	--	--	---

		<p>Sukladno direktivi 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama, ostavljena je mogućnost da države članice EU za vožnju na svom teritoriju dozvole vožnju motocikla kategorije A1 s dozvolom za B kategoriju. Članak 6. spomenute direktive glasi "Redosljed polaganja i iznimke između kategorija" pod točkom 3. kaže "Za vožnju na svom teritoriju zemlja članica može odobriti navedene iznimke:" i pod stavkom b) stoji "Motocikle kategorije A1 pod dozvolom kategorije B. Kako se ova iznimka odnosi samo na njen teritorij, zemlja članica ne mora ove iznimke navoditi u vozačkoj dozvoli."</p> <p>Praksa drugih zemalja članica: Neke zemlje članice to dozvoljavaju samo sa automatskim mjenjačem i 2 godine obaveznog iskustva s B kategorijom (Italija, Slovačka itd), neke samo 3 godina iskustva s B kategorijom (Španjolska i Portugal), a neke traže samo 7 sati prakse bez ispita (Francuska, Luksemburg). Osim nabrojenih ovu mogućnost koriste i slijedeće zemlje: Austrija, Belgija, Bugarska, Češka, Rumunjska, Danska, Luksemburg, Latvija i Velika Britanija.</p> <p>Naš predlog za Hrvatsku je kao u Italiji "samo sa automatskim mjenjačem i 2 godine obaveznog iskustva s B kategorijom".</p> <p>Prema statistici općenito u Europi, a tako i u Hrvatskoj, broj nesreća sa vozilima na 2 kotača je u drastičnom padu jer su ta vozila sada kudikamo sigurnija a europske postrožene vozačke AM, A1, A2 i A su postigle zadovoljavajuće uspjehe.</p> <p>A2 kategorija: (predlog se odnosi samo za one</p>	vozačka dozvola A kategorije.
--	--	--	-------------------------------

		<p>koji već posjeduju A1 kategoriju i prelaze na višu A2 kategoriju. Oni koji polažu prvo A2 ostaje isto kao i do sada)</p> <p>Ovaj prijedlog ima za cilj smanjiti nepotrebne troškove za više kategorije, ukoliko već imate iskustva u nižim kategorijama 2 godine ili više. Cilj je da vozači polažu vozačke dozvole po redu, a ne da ovu kategoriju preskaču radi cijene. Prema statistici HAK-a neusporedivo najviše se polaže otvorenih A kategorija, a to znači da vozači čekaju dobnu granicu i odmah sjedaju na najjače motore bez iskustva na manjim zapreminama. Cilj je pojeftiniti vozačke manje kategorije i postepeno polaganje, jer do sada plaćaju 4 puta jedno te isti ispit i voze istu praktičnu vožnju, što mladi vozači financijski ne mogu podnijeti. Posljedica: preskaču kategorije, i sjedaju bez iskustva odmah na vozila A kategorije.</p> <p>Konačan prijedlog: smanjanje treninga vožnje sa 10 sati na 7 sati u cilju smanjenja troškova samo za one vozače koji već imaju A1 kategoriju (svi ti vozači već imaju iskustva 2 godine na motociklima A1 kategorije i dovoljno im je 7 sati, a to je i preporuka EU 2006/126/EZ).</p> <p>Bitno: ukinuti novi liječnički pregled, a vrijedio bi onaj iz kategorije A1 (obavezan bi bio samo za one koji direktno dolaze u ovu kategoriju)</p> <p>Cilj prijedloga je usklađen s zemljama članica EU i pojeftinjenja A vozačkih dozvola, odnosno približavanju troškovima za B kategorije. Sada je do otvorene A kategorije ako ide po redu (što je poželjno) polazniku potrebno izdvojiti 12.000 kn, a onima za B kategoriju dvostruko manje.</p>	<p>Pitanje broja nastavnih sati iz pojedinih cjelina nije regulirano odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, nego podzakonskim propisima.</p>
--	--	--	---

9.	Jure Tandara	4., 23., 24., 32., 57., 60., 62., 96., 109., 140., 141., 193., 196., 282. – 285.	<p>A kategorija: (predlog se odnosi samo za one vozače koji već imaju A2 kategoriju. Direktno, prvo polaganje A kategorije ostaje kao do sada)</p> <p>Konačan prijedlog: smanjanje treninga vožnje sa 10 sati na 7 sati u cilju smanjenja troškova samo za one vozače koji već imaju A2 kategoriju (svi vozači već imaju iskustva 2 godine na motociklima A2 kategorije i dovoljno im je 7 sati, a to je i preporuka EU 2006/126/EZ).</p> <p>Prijedlog 2: ukinuti novi liječnički pregled (četvrti po redu), a vrijedio bi onaj iz kategorija A1 ili A2 (obavezan bi bio samo za one koji direktno dolaze u ovu kategoriju).</p> <p>Čl. 4.</p> <p>S obzirom da stvarni kontinuirani nadzor i upravljanje prometom na autocestama ne vrše pripadnici prometne policije već kvalificirani operativni radnici od pravne/fizičke osobe nadležne za upravljanje i održavanje autocesta (operatori u centrima kontrole prometa i ophodari), trebalo bi navedeni članak samo dopuniti pod novom točkom.</p> <p>Čl.23.</p> <p>Poučeni dosadašnjim negativnim iskustvom vezanim za opasnosti generirane obilježavanjem rubova kolnika svjetlosnim prometnim oznakama koje su u suprotnosti sa opće-usvojenim značenjima crvenog i zelenog prometnog svijetla(u ovom slučaju bijelog), predlažemo potpuno suprotno obilježavanje rubnjaka kolnika prometnim svijetlima u odnosu na postojeće.</p>	<p>Pitanje broja nastavnih sati iz pojedinih cjelina nije regulirano odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, nego podzakonskim propisima</p> <p>Cestarski radnici ne obavljaju i nije u prirodi njihovog posla da obavljaju nadzor prometa na cestama.</p> <p>Označavanje rubova kolnika izvršeno je sukladno pozitivnim međunarodnim i hrvatskim propisima te bi korjenite promjene u tom dijelu iziskivale znatne i supe zahvate u prometnu infrastrukturu.</p>
----	--------------	--	---	---

		<p>Naime, crvena boja u svim kulturama simbolizirala određenu restrikciju, zabranu ili alarmno stanje za razliku od bijele boje koja kao i zelena boja simbolizira normalno stanje, slobodu (u ovom slučaju - kretanja) i sl.</p> <p>Stoga predlažemo da se, po uzoru na Njemački prometni sustav i njihovo obilježavanje rubnjaka katadioptrima i prometnim svjetlima, jednosmjerni rubnjaci kolnika na našim autocestama obilježavaju sa bijelim prometnim svjetlima i katadioptrima, u smjeru vožnje(isti se u suprotnom smjeru trebaju obilježavati sa crvenim svjetlima). Na ovaj način bi se harmonizirala navedena svjetla sa svjetlima prometnih traka i prevenirale mnoge opasne situacije poistovjećivanja kočionih svjetala sa prometnim svjetlima na rubnjaku kolnika, pogotovo na dijelovima trase preko konveksnih zavoja i u tunelima.</p> <p>Isto tako bi se i dvosmjerni kolnici mogli označavati sa bijelim svjetlom i katadioptrima sa desne strane, u smjeru vožnje, odnosno, sa crvenim na lijevoj strani.</p> <p>Čl.24.</p> <p>Pod točkom(1), oznake na kolniku služe i za upozorenje vozača da su skrenuli sa putanje (vibracione-zvučne oznake ili izgledani polumjeseci uz rubnu traku na autocestama).</p> <p>Pod točkom(3), uz nabrojano oznake čine i termoplastične trake.</p> <p>Čl.32.</p> <p>Kako ne postoji niti jedan javno dostupan propis u kojem je detaljno objašnjeno i grafički prikazan način na koji službene osobe daju znakove sudionicima u prometu ili na koji način postupati kada vas zaustavlja službena osoba sa vozilom ili kod stacionarnih</p>	<p>Stranka samo konstatira činjenice.</p> <p>Izgled i način davanja znakova propisan je odredbama Pravilnika o načinu postupanja policijskih službenika u obavljanju poslova nadzora i upravljanja</p>
--	--	---	--

		<p>kontrola, potrebno je izraditi takve smjernice i u ovom članku dati poveznicu sa istim. ,</p> <p>Čl.57.</p> <p>Ovaj članak treba dopuniti sa obvezom naizmjeničnog propuštanja vozila koja se u uvjetima zastoja/kolone uključuju sa drugog prometnog pravca ili sa sporednog priključka(obaveza uvođenja sustava ciferšlusa-patenta)</p> <p>Čl.60.</p> <p>Ovaj članak definira samo mogućnosti kretanja na raskrižju kada je crvenom dodano jedno dopunsko prometno svjetlo ili više dopunskih prometnih svjetala u obliku zelene svjetleće strelice, međutim ne daje objašnjenje za situaciju kao na donjoj slici kada lijevi skretač ne skreće nego polukružno okreće. Tko ima prioritet?</p> <p>U autoškolama se tvrdi da ima prednost vozilo pod 2, što je u suprotnosti sa drugim pravilima.</p> <p>Stoga je potrebno da se i ovakve situacije u detalje razjasne, pogotovo što su slične situacije vrlo česte u gradskim središtima i što su se na društvenim mrežama oko toga vodile žestoke rasprave bez konačnog zaključka.</p> <p>-S obzirom na izgradnju sve većeg broj rotora i kružnih tokova, potrebno je ubaciti podnaslov pod rimsko 8a i navesti nekoliko osnovnih pravila vezanih za oba termina; kad nisu/jesu označeni prometnom signalizacijom, kad je mješovit promet sa pješacima i biciklistima i kad su rotori jednotračni/višetračni.</p>	<p>prometom na cestama.</p> <p>Pravila prednosti prolaska su propisana jasno i potpuno te su u skladu s međunarodno prihvaćenim standardima.</p> <p>Pravila prednosti prolaska su propisana jasno i potpuno te su u skladu s međunarodno prihvaćenim standardima.</p> <p>Pravila prednosti prolaska su propisana jasno i potpuno te su u skladu s međunarodno prihvaćenim standardima.</p>
--	--	--	--

		<p>Čl.62.</p> <p>Ovaj članak treba dopuniti sa potrebom horizontalnog označavanja područja (žutim šrafiranim kvadratima) zone raskrižja u koje je zabranjen ulazak u slučaju veće gustoće prometa, bez obzira na zeleno svijetlo semafora.</p> <p>Čl.96.</p> <p>Pod ovim se člancima navode određene informacije vezane za označavanje neispravnih vozila. Međutim, nigdje se ne navode detalji kako vozač treba postupiti u sličnoj situaciji na autocesti. Znamo da mnoge EU članice ne dopuštaju ovakav protokol na autocestama. Stoga je potrebno za autoceste propisati što mora i ne smije uraditi vozač pokvarenog vozila.</p> <p>Čl.109.</p> <p>Sigurnosni razmak između vozila naveden je samo za teretna vozila(100m) i vozila koja prevoze opasne terete(200m). Međutim, nigdje se ne navodi koliko treba biti minimalni razmak između osobnih vozila, a koji je ovisan samo o brzini kretanja (sama brzina kretanja ovisi o meteorološkim i prometnim uvjetima na cesti).</p> <p>Kako kod nas ne postoji niti jedno pisano pravilo, potrebno je na osnovu prakse iz EU, a za ove članke, točno definirati minimalne i optimalne razmake između vozila, te ih sistematizirati u tabeli, kao u donjem primjeru.</p>	<p>Određba jasno propisuje da vozač ne smije vozilom ući u raskrižje ako je gustoća prometa takva da se očito mora zaustaviti u raskrižju ili na obilježenom pješačkom prijelazu i na taj način ometati ili onemogućiti promet vozila koja dolaze s bočnih kolnika ili promet pješaka te ju nije potrebno mijenjati.</p> <p>Odredbama su jasno propisane dužnosti vozača te ih nije potrebno mijenjati.</p> <p>Zakonom o sigurnosti prometa na cestama je jasno propisano da je vozač dužan držati potreban razmak kad se kreće iza drugog vozila, tako da ne ugrožava sigurnost prometa. Smatramo da se potreban razmak ne može egzaktno kvantificirati zakonskom odredbom jer on ovisi o brojnim faktorima.</p>
--	--	---	---

		<p>Čl.140. Trebalo bi dodati da je na autocesti zabranjeno zaustavljanje ili parkiranje zbog korištenja mobitela.</p> <p>Čl.141. Ovaj članak objašnjava mogućnost vučenja pokvarenog vozila na autocesti. Znajući da je brzina takvog skupa vozila ograničena ispod minimalne dopuštene brzine na autocestama, postavlja se pitanje sigurnosti ostalih sudionika koji se kreću sa više od 300% većom brzinom. Smatramo da se u takvim uvjetima ne može osigurati sigurnost prometa te predlažemo zabranu vučenja takvih vozila, pogotovo što se ne može osigurati njihova uočljivost u svim uvjetima (zbog meteoroloških uvjeta ili neispravne električne instalacije) kao i zbog dobro organizirane službe odvoza takvih vozila sa autocesta (sve autocestovne tvrtke imaju ugovore sa ovlaštenim servisima za odvoz pokvarenih ili oštećenih vozila).</p> <p>Čl.193. Ovaj članak treba dopuniti sa tekstom kako bi se točno znalo da li zimski uvjeti nastupaju odlukom nadležnog subjekta za održavanje o proglašenju istih ili automatski kada snijeg počinje padati (naime, ova dilema postoji kod svih subjekata koji održavaju cestovnu mrežu). Isto tako zbog uočenih problema kada vozači osobnih vozila ne znaju ili zbog vremena ne mogu montirati lance, predlažemo da se ljetne gume+lanci u prtljažniku ne smatraju za adekvatnu zimsku opremu (Njemačka zahtjeva posjedovanje samo zimskih guma).</p> <p>Čl.196. Zbog sve većeg broja opasnih situacija u prometu</p>	<p>Na autocesti je zabranjeno zaustavljanje i parkiranje.</p> <p>Odredbama je jasno propisano pod kojim uvjetima i kako se vozila smiju vući na autocesti te ne smatramo da ih je potrebno mijenjati.</p> <p>Važećom odredbom je jasno propisano kada nastupaju zimski uvjeti.</p>
--	--	--	--

10.	S-SEČAN d.o.o.	154., 193., 257., 284., 285. i 290.	<p>izazvanih opasnim radnjama i korištenjem različitih uređaja, ovaj se članak treba dopuniti sa zabranom prilikom vožnje za:</p> <ul style="list-style-type: none"> -glasno slušanje glazbe (može maskirati druge upozoravajuće zvuke na određene opasnosti), -čitanje karata -umetanje CD-a ili mjenjanje radio stanica -svađanje sa putnicima u vozilu -konzumaciju jela i pića -pušenje <p>U poglavlju XI-POSEBNE MJERE ZA SIGURNOST PROMETA NA CESTAMA</p> <p>Trebalo bi istaknuti potrebu usklađivanja dimenzija uspornika sa brzinama koje su istaknute prometnom signalizacijom, što na žalost još nije slučaj u našim gradovima. Isto tako je potrebno predvidjeti karakteristike šikana koje će se isto tako morati uvoditi na opasnim dijelovima slabije prometnih gradskih i prigradskih ulica.</p> <p>Predlažemo MUP-u koji je predlagatelj Zakona o sigurnosti prometa, da se trenutno važeći čl.193., st. 2 Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji glasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu i teretnim automobilima s priključnim vozilom.“, <p>nadopuni i glasi;:</p>	<p>Odredba članka 196. u trenutno važećem sadržaju osigurava dovoljnu razinu sigurnosti u prometu.</p> <p>Ova pitanja nisu predmet Zakona o sigurnosti prometa na cestama nego podzakonskih akata.</p> <p>Prijedlog za izmjenu odredbe članka 193. stavka 2. se ne može prihvatiti, jer bi ugrožavala sigurnost prometa.</p>
-----	-------------------	---	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • „Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu i teretnim automobilima s priključnim vozilom, osim teretnim automobilima s priključnim vozilom koji imaju lance.“ <p>Obrazloženje: Trenutno važeći članak Zakona, odnosno uvjete na cesti tijekom zimskog perioda predstavnici Policijskih uprava vrlo često interpretiraju na osnovi vlastite procjene doslovno primjenjujući slovo zakona isključujući vozilo iz prometa i ne uzimajući pritom u obzir vremensku komponentu koja je prijevoznicima vrlo često od presudnog značaja u obavljanju svoje djelatnosti. Naime, u današnje vrijeme nedopustivo je da gospodarski subjekt zbog zatvorene ceste/vremenskih uvjeta stoji duže od 24 sata. Dugogodišnja iskustva i kompetencije prijevoznika u domaćem i međunarodnom prometu svjedoče upravo suprotno – tijekom zimskih uvjeta na cestama u kojima se promet odvija otežano može se, uz propisanu zimsku opremu i postavljene lance, nesmetano prometovati, pa ukoliko postoji propisana zimska oprema koja vozaču omogućuje da sigurno svlada nekakav nagib, da izađe iz kolone i da prođe – mišljenja smo da takva mogućnost treba imati svoju poziciju i uporište i u zakonu, a u svrhu što manjeg remećenja gospodarske aktivnosti. Ovdje prije svega apeliramo na bolju suradnju upravljača cestama (HAC, HC, ŽUC) u čijoj je ingerenciji održavanje i prohodnost cesta, da maksimaliziraju napore i da se koordiniraju tijekom zimskog perioda i da ponude alternativu, te da više ne dolazi do prebacivanja odgovornosti</p>	
--	--	--	--	--

		<p>s jednih na druge kad se radi o prohodnosti cesta i reguliranja prometa kad su na snazi zimski uvjeti vožnje.</p> <p>1. Ukidanje preventivnog tehničkog pregleda Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl.257</p> <p>Tehnički pregled vozila obavlja se temeljem gore navedenog Zakona, a u svrhu provjere tehničke ispravnosti i ekološke podobnosti vozila, te je obavezan za sva motorna i priključna vozila. Prijevoznici zahtijevaju od mjerodavne institucije da se tehnički pregledi vozila usklade s europskim direktivama, te da se preventivni tehnički pregled ukine za teretna i priključna vozila. Obrazloženje: Tehničkim pregledom motornog vozila utvrđuje se je li vozilo opremljeno propisanom opremom i uređajima, jesu li isti ispravni, te udovoljavaju li uvjetima iz propisa za sigurno sudjelovanje u prometu. Tvrtke/vlasnici takvih vozila 1-2 puta godišnje rade redovni servis na svojim vozilima, i onda nakon takvih servisa moraju još dodatno napraviti preventivni tehnički pregled, pa čak i na novim vozilima, što je smatramo, nepotrebno i neosnovano. Preventivni tehnički pregledi iziskuju dodatni vremenski i financijski angažman prijevoznika, što u konačnici i ne predstavlja problem koliko činjenica da policija podnosi prekršajnu prijavu protiv vlasnika vozila, pa onda vozača, odgovorne i pravne osobe ukoliko preventivni tehnički pregled nije obavljen – svi oni tada snose troškove koji nisu zanemarivi.</p> <p>2. Pretovar robe – sankcije Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl.</p>	<p>Prijedlog se ne prihvaća. Direktive 2014/45/EU i 2014/47/EU koje propisuju tehničke preglede vozila i mobilne tehničke preglede odnosno preglede vozila na cesti potrebno je prenijeti u zakonodavstvo RH do 20. svibnja 2017. godine (s primjenom od 20. svibnja 2018), kojom prilikom će se rješavati i pitanje u vezi preventivnih tehničkih pregleda.</p>
--	--	---	--

		<p>154, st. 1 Obraćamo se Naslovu za zahtjevom da se spomenuti članak Zakona izmjeni na način da u svojim kaznenim odredbama nedvojbeno obuhvati sve aktore utovara odnosno mogućeg pretovara robe te da tada to ima apsolutno preventivni učinak i da se skine odgovornost s pravne i fizičke osobe, odnosno, vozača, kao što je to danas praksa u Hrvatskoj. Obrazloženje: Naime, prijevoznici, fizičke i pravne osobe, njihovi vozači i za prijevoz odgovorne osobe, prema članku 154. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jedini su krivci za pretovar vozila u cestovnome prometu i za te prekršaje plaćaju stroge kazne (<i>st. 3 Novčanom kaznom u iznosu od najmanje 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba-obrtnik; st. 4 Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi; st. 5 Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač</i>) dok je onaj koji utovaruje robu oslobođen svake odgovornosti. Već se godinama ukazuje na potrebu korekcije kaznenih odredbi čl. 154 Zakona kako bi se u njima našli i izvršitelji utovara, isporučitelji i primatelji robe, posrednici u prijevozu, te svi oni koji potiču ili uvjetuju izvršenje pretovara u cestovnom prijevozu, a tome u prilog idu i brojna iskustva iz država EU (Austrije, Njemačke) gdje odgovornost za pretovar snosi firma koja utovaruje jer vozač vrlo često niti nije prisutan niti ima uvid u način i utovar robe – dakle, ne može biti isključivo odgovoran za pretovar, kao ni pravna odnosno fizička osoba.</p> <p>1. Razgraničavanje odgovornosti vlasnika</p>	<p>Odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuju prekršaje sudionika u prometu te se ne bave privatnopravnim odnosima između naručitelja prijevoza, prijevoznika i izvršitelja utovara.</p>
--	--	---	--

		<p>tvrtke/odgovorne osobe i vozača; Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl. 284, čl. 285, čl. 290</p> <p>Obraćamo se Naslovu sa zahtjevom za promjenom stavaka članka Zakona na način da se razgraniči odgovornost vozača – posloprimca i pravne i fizičke osobe, obrtnika u slučaju gdje se prema sadašnjem tumačenju Zakona o sigurnosti prometa, vlasnici tvrtke ili obrta jednako tereti kao i vozača koji je počinio prekršaj, odnosno, kojem je vozačka dozvola oduzeta (članak 284.) ili je isključen iz prometa (članak 285.) ili mu je izrečena mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom i ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.</p> <p>Mišljenja smo da u nekim dijelovima te odgovornosti nisu krivi vlasnici tvrtke ili obrta/odgovorne osobe, a ipak ih se za to tereti. Naime, prema Zakonu (čl. 290. st.2), novčanom kaznom u iznosu od najmanje 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba i fizička osoba-obrtnik ako naredi ili dopusti da vozač kojem je oduzeta vozačka dozvola ili mu je izrečena mjera zabrane upravljanja motornim vozilom određene kategorije upravlja vozilom u prometu na cesti za to vrijeme. Također, za prekršaj iz ovoga članka (st. 3) kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.</p> <p>Obrazloženje: Zahtijevamo razgraničenje odgovornosti vozača – posloprimca od pravne i fizičke osobe obrtnika jer vlasnik ne zna, niti ima instrument da igdje provjeri je li vozaču oduzeta</p>	<p>Važećim odredbama razgraničena je odgovornost pravnih osoba, fizičkih osoba-obrtnika, odgovornih osoba u pravnim osobama i vozača. Odgovornost odnosno krivnja za prekršaje utvrđuje se u prekršajnom postupku, sukladno odredbama Prekršajnog zakona.</p>
--	--	---	---

11.	MARIJA DOBRNIĆ AUTO SERVIS – AUTO PRIJEVOZ JOSIP DOBRANIĆ	154., 193., 257., 284., 285. i 290.	<p>vozačka dozvola (članak 284.) ili je isključen iz prometa (članak 285.) ili mu je izrečena mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom i ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.</p> <p>Od policije se takva informacija ne može tražiti, u dokumentu - vozačkoj dozvoli to ne piše, a oduzimanje kategorije vozač dobiva pismeno na kućnu adresu, bez da se o tome obavijesti poslodavac.</p> <p>Predlažemo MUP-u koji je predlagatelj Zakona o sigurnosti prometa, da se trenutno važeći čl.193., st. 2 Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji glasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu i teretnim automobilima s priključnim vozilom.“, <p>nadopuni i glasi;:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Za vrijeme zimskih uvjeta na cestama zabranjuje se promet motornim vozilima koja nemaju propisanu zimsku opremu i teretnim automobilima s priključnim vozilom, osim teretnim automobilima s priključnim vozilom koji imaju lance.“ <p>Obrazloženje: Trenutno važeći članak Zakona, odnosno uvjete na cesti tijekom zimskog perioda predstavnici Policijskih uprava vrlo često interpretiraju na osnovi vlastite procjene doslovno primjenjujući slovo zakona isključujući vozilo iz</p>	Prijedlog za izmjenu odredbe članka 193. stavka 2. se ne može prihvatiti, jer bi ugrožavala sigurnost prometa.
-----	--	---	---	--

		<p>prometa i ne uzimajući pritom u obzir vremensku komponentu koja je prijevoznicima vrlo često od presudnog značaja u obavljanju svoje djelatnosti. Naime, u današnje vrijeme nedopustivo je da gospodarski subjekt zbog zatvorene ceste/vremenskih uvjeta stoji duže od 24 sata. Dugogodišnja iskustva i kompetencije prijevoznika u domaćem i međunarodnom prometu svjedoče upravo suprotno – tijekom zimskih uvjeta na cestama u kojima se promet odvija otežano može se, uz propisanu zimsku opremu i postavljene lance, nesmetano prometovati, pa ukoliko postoji propisana zimska oprema koja vozaču omogućuje da sigurno svlada nekakav nagib, da izađe iz kolone i da prođe – mišljenja smo da takva mogućnost treba imati svoju poziciju i uporište i u zakonu, a u svrhu što manjeg remećenja gospodarske aktivnosti. Ovdje prije svega apeliramo na bolju suradnju upravljača cestama (HAC, HC, ŽUC) u čijoj je ingerenciji održavanje i prohodnost cesta, da maksimaliziraju napore i da se koordiniraju tijekom zimskog perioda i da ponude alternativu, te da više ne dolazi do prebacivanja odgovornosti s jednih na druge kad se radi o prohodnosti cesta i reguliranja prometa kad su na snazi zimski uvjeti vožnje.</p> <p>3. Ukidanje preventivnog tehničkog pregleda Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl.257</p> <p>Tehnički pregled vozila obavlja se temeljem gore navedenog Zakona, a u svrhu provjere tehničke ispravnosti i ekološke podobnosti vozila, te je obavezan za sva motorna i priključna vozila.</p>	<p>Prijedlog se ne prihvaća. Direktive 2014/45/EU i 2014/47/EU koje propisuju tehničke preglede vozila i mobilne tehničke preglede odnosno preglede vozila na cesti potrebno je prenijeti u zakonodavstvo RH do 20. svibnja 2017. godine (s primjenom od 20. svibnja 2018), kojom prilikom će se rješavati i pitanje u vezi preventivnih tehničkih pregleda.</p>
--	--	---	--

		<p>Prijevoznici zahtijevaju od mjerodavne institucije da se tehnički pregledi vozila usklade s europskim direktivama, te da se preventivni tehnički pregled ukine za teretna i priključna vozila. Obrazloženje: Tehničkim pregledom motornog vozila utvrđuje se je li vozilo opremljeno propisanom opremom i uređajima, jesu li isti ispravni, te udovoljavaju li uvjetima iz propisa za sigurno sudjelovanje u prometu. Tvrtke/vlasnici takvih vozila 1-2 puta godišnje rade redovni servis na svojim vozilima, i onda nakon takvih servisa moraju još dodatno napraviti preventivni tehnički pregled, pa čak i na novim vozilima, što je smatramo, nepotrebno i neosnovano. Preventivni tehnički pregledi iziskuju dodatni vremenski i financijski angažman prijevoznika, što u konačnici i ne predstavlja problem koliko činjenica da policija podnosi prekršajnu prijavu protiv vlasnika vozila, pa onda vozača, odgovorne i pravne osobe ukoliko preventivni tehnički pregled nije obavljen – svi oni tada snose troškove koji nisu zanemarivi.</p> <p>4. Pretovar robe – sankcije</p> <p>Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl. 154, st. 1 Obraćamo se Naslovu za zahtjevom da se spomenuti članak Zakona izmjeni na način da u svojim kaznenim odredbama nedvojbeno obuhvati sve aktere utovara odnosno mogućeg pretovara robe te da tada to ima apsolutno preventivni učinak i da se skine odgovornost s pravne i fizičke osobe, odnosno, vozača, kao što je to danas praksa u Hrvatskoj. Obrazloženje: Naime, prijevoznici, fizičke i pravne osobe, njihovi vozači i za prijevoz odgovorne osobe, prema članku 154. Zakona o sigurnosti prometa</p>	<p>Odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuju prekršaje sudionika u prometu te se ne bave privatnopravnim odnosima između naručitelja prijevoza, prijevoznika i izvršitelja utovara.</p>
--	--	--	--

		<p>na cestama jedini su krivci za pretovar vozila u cestovnome prometu i za te prekršaje plaćaju stroge kazne (st. 3 Novčanom kaznom u iznosu od najmanje 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba-obrtnik; st. 4 Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj i odgovorna osoba u pravnoj osobi; st. 5 Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač) dok je onaj koji utovaruje robu oslobođen svake odgovornosti. Već se godinama ukazuje na potrebu korekcije kaznenih odredbi čl. 154 Zakona kako bi se u njima našli i izvršitelji utovara, isporučitelji i primatelji robe, posrednici u prijevozu, te svi oni koji potiču ili uvjetuju izvršenje pretovara u cestovnom prijevozu, a tome u prilog idu i brojna iskustva iz država EU (Austrije, Njemačke) gdje odgovornost za pretovar snosi firma koja utovaruje jer vozač vrlo često niti nije prisutan niti ima uvid u način i utovar robe – dakle, ne može biti isključivo odgovoran za pretovar, kao ni pravna odnosno fizička osoba.</p> <p>5. Razgraničavanje odgovornosti vlasnika tvrtke/odgovorne osobe i vozača; Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl. 284, čl. 285, čl. 290</p> <p>Obraćamo se Naslovu sa zahtjevom za promjenom stavaka članka Zakona na način da se razgraniči odgovornost vozača – posloprimca i pravne i fizičke osobe, obrtnika u slučaju gdje se prema sadašnjem tumačenju Zakona o sigurnosti prometa, vlasnici tvrtke ili obrta jednako tereti kao i vozača koji je počinio prekršaj, odnosno, kojem je vozačka dozvola oduzeta (članak 284.) ili je</p>	<p>Važećim odredbama razgraničena je odgovornost pravnih osoba, fizičkih osoba-obrtnika, odgovornih osoba u pravnim osobama i vozača. Odgovornost odnosno krivnja za prekršaje utvrđuje se u prekršajnom postupku, sukladno odredbama Prekršajnog zakona.</p>
--	--	--	---

		<p>isključen iz prometa (članak 285.) ili mu je izrečena mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom i ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.</p> <p>Mišljenja smo da u nekim dijelovima te odgovornosti nisu krivi vlasnici tvrtke ili obrta/ odgovorne osobe, a ipak ih se za to tereti. Naime, prema Zakonu (čl. 290. st.2), novčanom kaznom u iznosu od najmanje 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba i fizička osoba-obrtnik ako naredi ili dopusti da vozač kojem je oduzeta vozačka dozvola ili mu je izrečena mjera zabrane upravljanja motornim vozilom određene kategorije upravlja vozilom u prometu na cesti za to vrijeme. Također, za prekršaj iz ovoga članka (st. 3) kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi.</p> <p>Obrazloženje: Zahtijevamo razgraničenje odgovornosti vozača – posloprimca od pravne i fizičke osobe obrtnika jer vlasnik ne zna, niti ima instrument da igdje provjeri je li vozaču oduzeta vozačka dozvola (članak 284.) ili je isključen iz prometa (članak 285.) ili mu je izrečena mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole ili zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom i ne smije za to vrijeme upravljati vozilom u prometu na cesti.</p> <p>Od policije se takva informacija ne može tražiti, u dokumentu - vozačkoj dozvoli to ne piše, a oduzimanje kategorije vozač dobiva pismeno na kućnu adresu, bez da se o tome obavijesti poslodavac.</p>	
--	--	---	--

		<p>5. Razgraničavanje odgovornosti vlasnika tvrtke/odgovorne osobe i vozača; <i>Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čl. 47. STAVKA 3 ODMOR MOBILNOG RADNIKA čl.47.stavak 1.toč.1 RADNO VRIJEME ,OBAVEZNI ODMORI MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJA ZA BILJEŽENJE</i></p> <p>Obraćamo se Naslovu sa zahtjevom za promjenom stavaka članka Zakona na način da se razgraniči odgovornost vozača – posloprimca i pravne i fizičke osobe, obrtnika u slučaju gdje se prema sadašnjem tumačenju Zakona o sigurnosti prometa, vlasnici tvrtke ili obrta jednako tereti kao i vozača koji je počinio prekršaj, odnosno čl. 47. STAVKA 3 ODMOR MOBILNOG RADNIKA čl.47.stavak 1.toč.1 RADNO VRIJEME ,OBAVEZNI ODMORI MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJA ZA BILJEŽENJE</p> <p>Upravljaio vozilom prije isteka pauze ili produžu sate vožnje prema svom misljenju a profesionalci su i svi su upućeni u evropske zakone AETR PROPISE TE UREDBE (EZ) BR.561/2006 TE SAMI MORAJU SNOSITI SVOJU ODGOVORNOST .Zelim reći da je nemoguće da ja vidim što oni rade dok ne preda tahografske listiće ili očitam kad se vrati sa puta nakon očitavanja je vidljivo ali prekasno već je počinjen.</p> <p>Obrazloženje: Zahtijevamo razgraničenje odgovornosti vozača – posloprimca od pravne i</p>	<p>Ova pitanja nisu predmet Zakona o sigurnosti prometa na cestama nego Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.</p>
--	--	---	--

12.	HRVATSKI MOTOCIKLI STIČKI SAVEZ Trg Krešimira Čosića 11 ZAGREB	209., 217 i 238.-254.	<p>fizičke osobe obrtnika jer vlasnik ne zna, niti ima u trenutni uvid u upravljanje vozilom odnosno satima vožnje i pauzama vozača . Molim da se kazni vozača za prekršaj odnosno sate vožnje i pauze, kao što je u drugim zemljama Europe a ne vozača sa 500,00kn a posloprimca i pravne i fizičke osobe, obrtnik sa 10.000,00 kn na više.</p> <p>Naši prijedlozi odnose se na izjednačavanje našeg postojećeg zakona o sigurnosti prometa na cestama s direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta i svi naši prijedlozi usvojeni su spomenutom EU direktivom. Cilj je ispraviti greške našeg zakona koji je mnogo rigorozniji nego što EU određuje što je postiglo kontra efekat, pa vozači ne stjeću praktično znanje na manjim kategorijama (AM, A1 i A2) već odmah skaču na vozila otvorene A kategorije iz koje dolaze najviše stradalih vozača na 2 kotača. U svakom prijedlogu naveli smo članak i točku Eurpske direktive 2006/126/EZ koja to predlaže.</p> <p>AM Kategorija: uskladiti direktivu 2006/126/EZ članak 7. točka 1.b.</p> <p>Prema podacima HAK-a najmanju AM kategoriju u 2013. godini položilo je u cijeloj Hrvatskoj samo 11 vozača, u 2012. g. samo 13 vozača a to govori da nešto nije u redu. To nije slučaj samo zadnje dvije godine jer u zadnjih 8 godina vozački ispit HAK-a je položilo samo 176 vozača (cijela Hrvatska). Posljedica: mladi odmah polažu A1 kategoriju i sjedaju na skutere koji idu preko</p>	<p>Odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama usklađene su s Direktivom 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama, koja poznaje AM, A1, A2 i A kategoriju motocikala, za upravljanje kojima je propisana drugačija minimalna starosna dob i za koje je potrebno polagati vozački ispit. Starosne dobi usklađene su s odredbama spomenute direktive, pitanja, a pitanja sadržaja vozačkih ispita i broja nastavnih sati propisana su podzakonskim propisima.</p>
-----	---	--------------------------	---	--

		<p>100 km/h. Zakonodavac ih tjera na to. Tako ne stjeću iskustvo 2 godine sa skuterima do 45 km/h. Cilj: olakšati vozački ispit AM kako bi naši mladi vozači krenuli postupno već od najmanjih motora i naš zakon izjednačiti sa direktivom 2006/126/EZ Europskog parlamenta. Za sada je Hrvatski zakon puno rigorozniji jer po direktivi EU zahtijeva se samo teorijski dio ispita. Tako je naš postojeći zakon (danas vidimo) dobio kontra efekt. Razlog nezainteresiranosti mladih za male kategorije je očit: poskupio je vozački ispit do te mjere da se izjednačio sa cijenom A1 vozačke. Naš prijedlog je ublažiti postupak za polaganja AM kategorije i preuzeti direktivu EU. Statistika govori da je u Hrvatskoj zabilježen drastičan pad broja nesreća na 2 kotača, a niti jedna statistika MUP-a ne govori da su nesreće počinili vozači sa AM kategorijom. Prema našim saznanjima nesreće koje se još uvijek događaju su vozača otvorene A kategorije, iz razloga što nisu postepeno stjecali iskustvo na manjim kategorijama.</p> <p>Konkretan prijedlog: zahtijevati obavezno polaganje samo teoretskog dijela ispita, kao do 1998 godine, bez praktičnog. Preporuka EU zemljama članicama je polaganje samo teoretskog dijela, s time da EU zemljama članicama dozvoljava da po svojoj želji dodaju obvezu praktičnog dijela ukoliko misle da je to na njihovom teritoriju potrebno. (2006/126/EZ članak 7. točka 1.b.).</p> <p>Ukidanje obaveznog liječničkog pregleda za tu najmanju kategoriju (2006/126/EZ članak 7. točka 1.b.).</p> <p>U Hrvatskoj sada polaznici moraju voziti 15 sati</p>	<p>Smatramo da je za stjecanje prava na upravljanje pojedinim kategorijama vozila potrebno polagati vozački ispit i iz nastavnog predmeta „Upravljanje vozilom“ – tzv. „praktični dio ispita.</p>
--	--	--	---

		<p>prakse za ta vozila max brzine do 45 km/h, polagati ispit iz vožnje i Prve pomoći. Zato taj ispit za mopede sada košta 4.520 kn i htjelo ga je položiti samo 11 vozača u cijeloj 2013. godini.</p> <p>Posljedica: mladi vozači ne stječu iskustva u ovoj kategoriji i odmah kupuju skutere do 125 ccm (ista je cijena polaganja za AM i A1) te odmah kreću voziti skutere koji idu preko 100 km/h, bez 2 godine stažiranja na biciklima s pomoćnim motorom kao mi nekada.</p> <p>Drugi prijedlog je vraćanje dobne granice za polaganje sa 15 na 14 godina što EU direktivom 2006/126/EZ dopušta zemljama članicama da same odaberu, jer A1 starta od 16 godina.</p> <p>A1 kategorija: uskladiti direktivu 2006/126/EZ članak 6. točka 3. stavak b</p> <p>Ova odredba EU je u cilju smanjenja ispušnih plinova u gradovima i smanjenju gužvi i parkinga u stogom centru grada.</p> <p>Konkretan prijedlog: vozačima koji posjeduju B kategoriju dozvoliti vožnju vozilima koji spadaju pod A1 kategoriju. EU dozvoljava zemljama članicama da same odluče o ovom zakonu.</p> <p>Sukladno direktivi 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama, ostavljena je mogućnost da države članice EU za vožnju na svom teritoriju dozvole vožnju motocikla kategorije A1 s dozvolom za B kategoriju. Članak 6. spomenute direktive glasi "Redoslijed polaganja i iznimke između kategorija" pod točkom 3. kaže "Za vožnju na svom teritoriju zemlja članica može odobriti navedene iznimke:" i pod stavkom b) stoji</p>	<p>Upravljanje vozilima A1 kategorije na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A1 kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli. Isto vrijedi i za motorne tricikle za koje je potrebna vozačka dozvola A kategorije.</p>
--	--	--	--

		<p>"Motocikle kategorije A1 pod dozvolom kategorije B. Kako se ova iznimka odnosi samo na njen teritorij, zemlja članica ne mora ove iznimke navoditi u vozačkoj dozvoli."</p> <p>Praksa drugih zemalja članica: ovu odluku koriste Italija, Slovačka, Španjolska, Portugal, Francuska, Luksemburg, Austrija, Belgija, Bugarska, Češka, Rumunjska, Danska, Luksemburg, Latvija i Velika Britanija.</p> <p>Prema statistici općenito u Europi, a tako i u Hrvatskoj, broj nesreća sa vozilima na 2 kotača je u drastičnom padu jer su ta vozila sada kudikamo sigurnija a europske postrožene vozačke AM, A1, A2 i A su postigle zadovoljavajuće uspjehe.</p> <p><u>A2 kategorija:</u> (predlog se odnosi samo za one koji već posjeduju A1 kategoriju i prelaze na višu A2 kategoriju. Oni koji polažu prvo A2 ostaje isto kao i do sada) uskladiti 2006/126/EZ Annex VI. točka 2.</p> <p>Ovaj prijedlog ima za cilj smanjiti nepotrebne troškove za više kategorije, ukoliko već imate iskustva u nižim kategorijama 2 godine ili više. Cilj je da vozači polažu vozačke dozvole po redu, a ne da ovu kategoriju preskaću radi cijene. Prema statistici HAK-a neusporedivo najviše se polaže otvorenih A kategorija, a to znači da vozači čekaju dobnu granicu i odmah sjedaju na najjače motore bez iskustva na manjim zapreminama. Cilj je pojeftiniti vozačke manje kategorije i postepeno polaganje, jer do sada plaćaju 4 puta jedno te isti ispit i voze istu praktičnu vožnju, što mladi vozači financijski ne mogu podnijeti. Posljedica: preskaću kategorije, i</p>	
--	--	--	--

		<p>sjedaju bez iskustva odmah na vozila A kategorije.</p> <p>Konačan prijedlog: smanjanje treninga vožnje sa 10 sati na 7 sati u cilju smanjenja troškova samo za one vozače koji već imaju A1 kategoriju (svi ti vozači već imaju iskustva 2 godine na motociklima A1 kategorije i dovoljno im je 7 sati, a to je i preporuka EU (2006/126/EZ Annex VI. točka 2.)).</p> <p>Bitno: ukinuti novi liječnički pregled, a vrijedio bi onaj iz kategorije A1 (obavezan bi bio samo za one koji direktno dolaze u ovu kategoriju)</p> <p>Cilj prijedloga je usklađen s zemljama članica EU i pojeftinjenja A vozačkih dozvola, odnosno približavanju troškovima za B kategorije. Sada je do otvorene A kategorije ako ide po redu (što je poželjno) polazniku potrebno izdvojiti 12.000 kn, a onima za B kategoriju dvostruko manje.</p> <p>A kategorija: uskladiti 2006/126/EZ Annex VI. točka 2. (predlog se odnosi samo za one vozače koji već imaju A2 kategoriju. Direktno, prvo polaganje A kategorije ostaje kao do sada).</p> <p>Konačan prijedlog: smanjanje treninga vožnje sa 10 sati na 7 sati u cilju smanjenja troškova samo za one vozače koji već imaju A2 kategoriju (svi vozači već imaju iskustva 2 godine na motociklima A2 kategorije i dovoljno im je 7 sati, a to je i preporuka EU (2006/126/EZ Annex VI. točka 2.)).</p> <p>Prijedlog 2: ukinuti novi liječnički pregled (četvrti po redu), a vrijedio bi onaj iz kategorija A1 ili A2 (obavezan bi bio samo za one koji direktno dolaze u ovu kategoriju).</p>	<p>Pitanje broja nastavnih sati iz pojedinih cjelina nije regulirano odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, nego podzakonskim propisima.</p> <p>Pitanje broja nastavnih sati iz pojedinih cjelina nije regulirano odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, nego podzakonskim propisima.</p>
--	--	---	---

13.	Marin Čorić	209. i 221.	<p>Tricikli: uskladiti direktivu 2006/126/EC Članak 6. stavak 3. (a) Vožnju tricikala specijalne kategorije L5 s vozačkom dozvolom B kategorije. Direktiva 2006/126/EC za usklađivanje dozvoljava: Članak 6. stavak 3. (a) uvrštavanje tricikala snage do 15 kW u B kategoriju (uz uvjet da je vozač navršio 21. godinu starosti).</p> <p>Uvođenje mogućnosti registracije dva vozila na istu prometnu dozvolu, jedna tablica za dva vozila.</p> <p>Prva i osnovna primjedba mi je na zabranu mladim vozačima da upravljaju vozilima jačim od 80 kW. Po mom mišljenju, tu zabranu treba ukinuti te je zamjeniti s adekvatnijim pravilima, tj recimo da neka osoba s 25-30 godina tek položi vozački ispit B kategorije i pretpostavimo da nema vozačkog iskustva, ona po zakonu može upravljati i Ferrari-em i to odmah po odlasku s poligona, što je po meni čista glupost, dok osobe koje polože s 18 godina moraju čekati 6 godina da voze neko normalnije vozilo. Ja smatram da umjesto te zabrane treba uvesti pravilo po kojemu bi SVAKA osoba po polaganju vozačkog ispita navedene kategorije imala zabranu upravljati vozilima B kategorije s snagom većom od 80 kW u određenom vremenskom periodu dok ne stekne dovoljno iskustva. Na taj način bi</p>	<p>Upravljanje vozilima A1 kategorije na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A1 kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli. Isto se odnosi i na motorne tricikle, za koje je potrebna vozačka dozvola A kategorije.</p> <p>Za sada se ovaj prijedlog ne može usvojiti budući je za konačnu odluku o istom nužno prethodno pribaviti i mišljenja drugih tijela kako bi utvrdilo na koji način bi se u tom slučaju plaćala ostala davanja koja se plaćaju prilikom registracije vozila (osiguranje, naknade za okoliš, cestarine i sl.).</p> <p>Prijedlogom zakona je već brisano ograničenje snage motora osobnog automobila B kategorije, kojim smiju upravljati mladi vozači.</p>
-----	-------------	-------------	---	--

14.	Ivan Jantolek	221.	<p>svi vozači bili ravnopravni te bi po mom mišljenju stupanj sigurnosti u prometu bio viši, kao i količina mladih vozača koji krše upravo taj dio zakona.</p> <p>Druga primjedba je na općenito polaganje vozačkog ispita za motor. Mislim da bi se trebala uvesti samo jedna kategorija (A), te da bi vozači s godinama trebali dobivati mogućnost vožnje jačih motora, kao što je praksa u pojedinim državama Europe te kao što je bilo kod nas jednom davno. Na taj način bi se ljudi financijski rasteretili i nebi morali dizati kredite svako par godina da polože ISTI vozački ispit za ISTU kategoriju, samo zbog par kubika više.</p> <p>Treća primjedba je na način kažnjavanja osoba u prometu. Mišljenja sam da bi se kod nas u Hrvatskoj trebao uvesti način kažnjavanja kao u Norveškoj, tj da visina kazne ovisi o primanjima osobe koju se kažnjava, te da se ubaci mogućnost plaćanja na rate koja bi uvelike pomogla mnogo ljudi. Na taj način bi najobičniji radnik bio u mogućnosti platiti kaznu, a opet s druge strane ljudi koji se razbacuju s novcem bi se dobro oparili i manje pravili gluposti po cesti koje ionako rade samo zato da se "pokažu" i zato što imaju novca da plaćaju kazne po cijele dane.</p> <p>Smatran da bi trebalo promijeniti zakon što se tiče ograničavanja mladih vozača na upravljanje</p>	<p>Odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama usklađene su s Direktivom 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama, koja poznaje A1, A2 i A kategoriju motocikala, za upravljanje kojima je propisana drugačija minimalna starosna dob i za koje je potrebno polagati vozački ispit.</p> <p>Pitanje načina određivanja visine novčane kazne za prekršaje je regulirano odredbama Prekršajnog zakona.</p> <p>Prijedlogom zakona je već brisano ograničenje snage motora osobnog automobila B kategorije, kojim smiju</p>
-----	---------------	------	--	---

15.	Antonijo Tišljar, dipl.ing.pro m., ovlaštenu projektant i stalni sudski vještak	5., 12., 11., 13. i 22.	<p>vozilom jačine do 80kw, pošto dobar dio automobila na tržištu prelazi tu snagu, teško je pronaći dobar i siguran auto, a da ispunjava taj uvjet. Trebala bi postojati kategorija za nove, odnosno neiskusne vozače, u trajanju do dvije godine (ukoliko nema nekih većih prekršaja). Ukoliko to zadaje problem, možda ne bi bilo loše da se uvede omjer snaga/masa, kao što postoji za A2 kategoriju, vozilo od 900 kilograma i 80kw može biti daleko opasnije od vozila težine 1500 kilograma, te jačine 81kw – barem u smislu ubrzanja i držanja ceste. U 5 godina vozačkog iskustva sam prešao više od 150.000 kilometara, samim time smatram da sam iskusniji od vozača koji položi B kategoriju s navršenih 24 godine života, pa može upravljati jačim vozilom od 80kw.</p> <p>Čl. 5.st.1. Nedostaje zaštitna (odbojna) ograda za vozila, specificirano je da jedinica samouprava može postavljati samo zaštitnu ogradu za pješake,</p> <p>Čl.10.st.2. Izmijeniti i dopuniti sa „ a sudionici u prometu osiguravaju se postavljanjem odgovarajuće prometne opreme za ceste “. U praksi se koriste ploče za označavanje zapreka, svjetlosni niz, ploče (bočne) zapreke na montažnim rubnjacima, stožac, branik za označavanje zapreka, ploča za obilježavanje mjesta izvođenja radova, pokretna ploča s treptačima i znakovima, montažni rubnjaci koji služe za usmjeravanje prometa, markeri za</p>	<p>upravljati mladi vozači.</p> <p>Nejasno je zašto stranka smatra da „nedostaje“ odbojna ograda za vozila; važećom odredbom jasno je propisano za što su jedinice lokalne samouprave ovlaštene, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. Važeća odredba je dovoljno jasna, a podzakonskim propisima se propisuju sve različite opcije označavanja i obilježavanja radova na cesti.</p>
-----	---	-------------------------	---	---

16.	<p>HRVATSKA GOSPODARSKA KOMORA ŽUPANIJSKA KOMORA PULA</p> <p>Strukovna grupa cestovnog prometa</p>	2., 5., 7., 8. i 202.	<p>razdvajanje smjerova, razdvajajuće ograde, rastezljive i složive ograde...</p> <p>Čl.11.st.1. Dopuniti sa „prema prometnom elaboratu (osim u hitnim slučajevima).“ U prometnom elaboratu se definira duljina trajanja ciklusa ovisno o propusnoj moći ceste i međusobnoj udaljenosti uređaja,</p> <p>Čl.11.st.3. Definirati vrijeme za postavljanje privremenih uređaja s prometnim svjetlima (cca 2 sata) jer ih izvoditelj radova ima u svom inventaru,</p> <p>Čl.13.st.3. Izmijeniti i dopuniti „Prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju se, uklanjaju ili mijenjaju značenje na temelju prometnog elaborata.“,</p> <p>Čl.22.st.3. Nadodati u tom stavku i svjetleće površine sa siluetom bicikla te kombinirano i pješaka i bicikla.</p> <p>Člankom 5. se u članku 217. st 1.podst 9. nejasno predložena zamjena sa 7.500 kg na 3.500 kg 9) C, spadaju motorna vozila, osim onih iz kategorije D1, D ili F, čija je najveća dopuštena masa veća od 3.500 kg; – minimalna starosna dob za kategoriju C je 21 godina.</p> <p>Člankom 7. se u članku 221. brišu stavci 3. i 4. , koji se tiču snage vozila , a nadalje je ostalo na snazi članak 2.stavak 1.točka 67) koja sa opisom</p>	<p>Važećom odredbom već je propisano kako se u navedenim slučajevima provodi propuštanje vozila.</p> <p>Zakonskom odredbom već je propisano da se naizmjenično propuštanje vozila iz suprotnih smjerova može obavljati dok se ne postave privremeni uređaji za davanje znakova prometnim svjetlima. Zakonskom odredbom već je propisano da se znakovi, signalizacija i oprema postavljaju na temelju prometnog projekta.</p> <p>Ova pitanja riješena su podzakonskim propisom.</p> <p>Ova izmjena predstavlja usklađivanje s definicijom C kategorije u Direktivi 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama.</p>
-----	--	--------------------------	--	---

		<p>mladog vozača kao vozača do 24 godine starosti nije postigla cilj jer bi i starije osobe vozači koji prvi puta stječu kategoriju A1,A2, A ili B kategoriju najmanje dvije godine trebali biti u statusu „mladih vozača“ ukoliko to nije u suprotnosti sa direktivama i svakako primjenjivo na teritoriju RH i za osobe sa vozačkom dozvolom izdanom u RH.</p> <p>Člankom 8. se mijenja članak 222. stavak 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, ukidanjem starosne dobi i oslanjanje na možebitnu samoodgovornost vozača dovodi u pitanje sigurnost odnosno savjest osjetljive skupine vozača starije životne dobi uz arhaično i neuvjerljivo obrazloženje „ što se pokazalo kao prekomjeran teret za građane te životne dobi“, pa nije jasno da li se time želi pogodovati odnosno financijski olakšati građanima prihvaćajući mogućnost da dio njih ipak ostaju vozači unatoč psihofizičkim ili zdravstvenim problemima , pa se time odgovornost prebacuje na odnos između obiteljskoi liječnik-i pacijent kao vozač starije životne dobi.</p> <p>Razmotriti opciju “a najduže do 75. godine života, kada je vozač dužan se podvrgnuti zdravstvenom pregledu za vozača“, a sasvim je sporedno pitanje financijskih troškova pregleda u odnosu na potencijalne posljedice nastanka materijalne i nematerijalne štete, te kakav će stav u budućnosti zauzeti osiguravajuća društva prilikom osiguranja i procjene rizika.</p> <p>DOPUNSKI PRIJEDLOZI U ODNOSU NA NACRT PRIJEDLOGA IZMJENA I DOPUNA ZAKONA</p>	<p>Prihvaćena je opcija po kojoj se vozač dužan podvrgnuti liječničkom pregledu prilikom produženja vozačke dozvole samo ako je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana, jer ovakvo rješenje, zapravo, ne bi predstavljalo kvalitativnu promjenu.</p>
--	--	---	--

		<p>Članak 2.stavak 1. dopuniti na način: 67) »mladi vozač« je vozač u dobi do 24 godine i svaki vozač stariji od 24 godine u razdoblju od dvije godine od dana kada mu je prvi put izdana vozačka dozvola. (starosna dob vozača početnika nije ključni preduvjet za sigurno i odgovorno upravljanje vozilom)</p> <p>Članak 202.stavak 1. Prijedlog izmjena i glasi :</p> <p>Podstavak 2) u radnom odnosu na određeno ili neodređeno vrijeme s punim radnim vremenom potreban broj instruktora vožnje za uspješno ostvarivanje nastavnog plana i programa osposobljavanja, a poslodavac sa podružnicom (izdvojenim pogonom) izvan sjedišta autoškole, uz potreban broj instruktora s punim radnim vremenom može imati u radnom odnosu na određeno ili neodređeno vrijeme najviše jednog instruktora vožnje po autoškoli s najmanje pola radnog vremena,</p> <p>(u okvirima Zakonu o radu i drugim propisima koji reguliraju privremeno, povremeno ili stalno zapošljavanje na nepuno radno vrijeme)</p> <p>Podstavak 4) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače A1, A2, A, AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti,</p> <p>(omogućava se konkuretnost i racionalizacija</p>	<p>Pojam „mladi vozač“ definira vozače s obzirom na njihovu dob, a ne vozačko iskustvo pa se prijedlog ne može prihvatiti.</p> <p>Prijedlog se ne prihvaća jer je rad instruktora vožnje u autoškoli već propisan postojećim propisima.</p> <p>S obzirom na trenutnu prosječnu starost vozila (A kategoriju 6,7 godina, B kategoriju 3,3 godine, C kategoriju 8,8 godina, D kategoriju 9,5 godina) smatramo da postojeće propise nije potrebno mijenjati.</p>
--	--	--	---

17.	Hrvatska gospodarska komora Sektor za trgovinu	217., 219. i 250.	<p>poslovanja prilagođena mikro i malim poslodavcima koji širim izborom odlučivanja u poslovanju prilagođavanjem ulaganja i amortizacije stvarnim uvjetima u poslovnom okruženju i održavanju djelatnosti posebno u manjim gradovima).</p> <p>Članak 5. <i>Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama</i> kojim se mijenja članak 217. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, dodati:</p> <p>u stavku 1. podstavku 1. riječi :</p> <p>- „15 godina“ zamijeniti riječima „14 godina“</p> <p>U stavku 1. podstavku 5., dodati odlomak: „Motorni tricikli snage veće od 15kW, pod uvjetom da imatelj dozvole kategorije B ima najmanje 21 godinu“</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Dopuna se predlaže temeljem direktive 2006/126/EC za usklađivanje propisa o vozačkim dozvolama unutar država članica EU.</p> <p>Članak 6. <i>Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama</i> kojim se mijenja članak 219. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, predlaže se dopuna: „U stavku 2. dodaje se točka g) vozačke dozvole izdane za kategoriju B vrijede i za vozila</p>	<p>Smanjivanjem minimalne dobi za upravljanje vozilima AM kategorije na 14 godina ugrožavala bi se sigurnost najmlađih vozača.</p> <p>Upravljanje motornim triciklima (vozila A kategorije) na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli.</p> <p>Upravljanje vozilima A1 kategorije na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A1 kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli.</p>
-----	--	----------------------	---	--

18.	TM Zagreb d.o.o. uvoznik motocikala i	217. i 219.	<p>kategorije AM, A1, F i G“</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Dopuna se predlaže temeljem direktive 2006/126/EC za usklađivanje propisa o vozačkim dozvolama unutar država članica EU.</p> <p>Članak 12. <i>Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama</i>, kojim se mijenja članak 250. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, dopuniti novim stavkom koji glasi:</p> <p>„Iza stavka 10. dodaju se novi stavci 11. i 12. koji glase:</p> <p>(11) Vozila na kojima je proglašena totalna šteta ne mogu biti više registrirana i ne mogu se koristiti u prometu unutar RH.</p> <p>(12) Vozila kojima je uslijed prometne nezgode policija skinula registarske pločice mogu biti ponovno registrirana nakon obavljenog tehničkog pregleda na kojem će biti podneseni računi servisa u kojem je vozilo popravljeno ili u slučaju da vlasnik ne posjeduje račune ishoditi atest da je vozilo tehnički ispravno.“</p> <p>Dosadašnji stavci 11., 12. i 13. postaju stavci 13., 14. i 15.</p> <p>Članak 219 <i>točka (g)</i> : - dodaje se točka g) Vozačke dozvole izdane za kategoriju B vrijede za vozila kategorije AM, A1, F i G;</p>	<p>Ne prihvaća se - člankom 242. Zakona je propisano da se mogu registrirati samo tehnički ispravna vozila.</p> <p>Ne prihvaća se – člankom 258 . stavkom 2. Zakona je propisana obveza podvrgavanja izvanrednom tehničkom pregledu vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći i kojemu su oduzete registarske pločice, a nakon popravka vozila.</p> <p>Upravljanje vozilima A1 kategorije na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A1 kategorije potrebno steći specifična praktična znanja,</p>
-----	--	-------------	---	--

	<p>skutera marke Yamaha</p>		<p><u>Obrazloženje:</u> Temeljem direktive 206/126/EC čl.6, točka 3 za vožnju na svom području, države članice mogu odobriti da se motocikli kategorije A1 upravljaju dozvolom za kategoriju B.</p> <p>Iz dostavljenog prijedloga izmjena i dopuna Zakona vidljivo je da se radi na usklađenju s direktivom te samim time smatramo da je naš zahtjev opravdan. Istu mogućnost uvela je većina članica EU, kao na primjer Austrija, Belgija, Španjolska, Francuska, Italija, Češka, Portugal, Velika Britanija, Mađarska i druge. Rezultat bi bio smanjenje gužvi i prometa na cestama u centrima gradova, što bi rezultiralo smanjenju emisije iz prometa što bi pak u konačnici vodilo ka ispunjenju ciljeva Vlade Republike Hrvatske za smanjenjem emisije CO₂. Povećanjem prodaje motocikala kategorije A1, koja sada skoro pa ne postoji, (u većini EU zemalja taj segment je najveći, primjerice Španjolska i Francuska) očekuje se i povećanje ukupnog prihoda s osnova poreza. Iz svega navedenog predlažemo da prihvatite dodatnu točku.</p> <p><i>Članak 217 stavak (1) točka 1: mijenja se i glasi:</i> (1) AM, spadaju mopedi i laki četverocikli; -minimalna starosna dob za kategoriju AM je 14 godina</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Temeljem direktive 206/126/EC čl.4, točka 6 zemlje članice imaju pravo sniziti najnižu starosnu dob za izdavanje vozačkih dozvola za</p>	<p>koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli. Isto vrijedi i za motorne tricikle za koje je potrebna vozačka dozvola A kategorije.</p> <p>Smanjivanjem minimalne dobi za upravljanje vozilima AM kategorije na 14 godina ugrožavala bi se sigurnost najmlađih vozača.</p>
--	-------------------------------------	--	---	--

19.	HRVATSKA GOSPODA RSKA KOMORA - Sektor za promet i	2., 5., 7., 8. i 202.	<p>kategoriju AM na 14 godina. Mišljenja smo da bi ranijim pristupanjem u cestovni promet pridonijeli većoj sigurnosti prometa na cestama. Mladi bi vozači prije počeli stjecati iskustvo u prometu te tako usvajati neophodna znanja i vještine. Po dosadašnjem Zakonu mladi tek s 15 godina starosti imaju pravo na stjecanje vozačke dozvole za AM kategoriju te iz istog razloga čekaju 16 godina starosti i mogućnost polaganja A1 kategorije čime preskaču bitnu stepenicu prilikom ulaska u promet. Kako su današnji mopedi tehnički napredniji i sigurniji smatramo da je i time ostvaren bitan preduvjet za upravljanje AM kategorijom s 14 godina starosti.</p> <p><u>Članak 217 stavak (1) točka 5:</u> -dodaje se odlomak: (2) motorni tricikli s dozvolom za kategoriju B s motornim triciklima snage veće od 15 kW, pod uvjetom da imatelj dozvole kategorije B ima najmanje 21 godinu;</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Temeljem direktive 206/126/EC čl.6, točka 3 za vožnju na svom području, države članice mogu isto odobriti.</p> <p>Člankom 5. se u članku 217. st 1. podst 9. nejasno predložena zamjena sa 7.500 kg na 3.500 kg 9) C, spadaju motorna vozila, osim onih iz kategorije D1, D ili F, čija je najveća dopuštena</p>	<p>Upravljanje motornim triciklima (vozila A kategorije) na temelju vozačke dozvole B kategorije je samo opcija iz Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama koja nije prihvaćena, jer je za upravljanje vozilima A kategorije potrebno steći specifična praktična znanja, koja vozači koji su polagali vozački ispit samo za upravljanje vozilima B kategorije nisu stekli.</p> <p>Ova izmjena predstavlja usklađivanje s definicijom C kategorije u Direktivi 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama.</p>
-----	--	--------------------------	---	--

	<p>veze Rooseveltov trg 2, 10000 Zagreb</p>		<p><i>masa veća od 3.500 kg; – minimalna starosna dob za kategoriju C je 21 godina.</i></p> <p>Člankom 7. se u članku 221. brišu stavci 3. i 4. , koji se tiču snage vozila , a nadalje je ostalo na snazi članak 2.stavak 1.točka 67) koja sa opisom mladog vozača kao vozača do 24 godine starosti nije postigla cilj jer bi i starije osobe vozači koji prvi puta stječu kategoriju A1,A2, A ili B kategoriju najmanje dvije godine trebali biti u statusu „mladih vozača“ ukoliko to nije u suprotnosti sa direktivama i svakako primjenjivo na teritoriju RH i za osobe sa vozačkom dozvolom izdanom u RH.</p> <p>Člankom 8. se mijenja članak 222. stavak 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, ukidanjem starosne dobi i oslanjanje na možebitnu samoodgovornost vozača dovodi u pitanje sigurnost odnosno savjest osjetljive skupine vozača starije životne dobi uz arhaično i neuvjerljivo obrazloženje „ što se pokazalo kao prekomjieran teret za građane te životne dobi“, pa nije jasno da li se time želi pogodovati odnosno financijski olakšati građanima prihvaćajući mogućnost da dio njih ipak ostaju vozači unatoč psihofizičkim ili zdravstvenim problemima , pa se time odgovornost prebacuje na odnos između obiteljskoi liječnik-i pacijent kao vozač starije životne dobi.</p> <p>Razmotriti opciju “a najduže do 75. godine života, kada je vozač dužan se podvrgnuti zdravstvenom pregledu za vozača“, a sasvim je sporedno pitanje financijskih troškova pregleda u odnosu na potencijalne posljedice nastanka materijalne i</p>	<p>Prihvaćena je opcija po kojoj se vozač dužan podvrgnuti liječničkom pregledu prilikom produženja vozačke dozvole samo ako je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana, jer ovakvo</p>
--	---	--	---	--

		<p>nematerijalne štete, te kakav će stav u budućnosti zauzeti osiguravajuća društva prilikom osiguranja i procjene rizika.</p> <p>DOPUNSKI PRIJEDLOZI U ODNOSU NA NACRT PRIJEDLOGA IZMJENA I DOPUNA ZAKONA</p> <p>Članak 2.stavak 1. dopuniti na način: 67) »mladi vozač« je vozač u dobi do 24 godine i svaki vozač stariji od 24 godine u razdoblju od dvije godine od dana kada mu je prvi put izdana vozačka dozvola. (starosna dob vozača početnika nije ključni preduvjet za sigurno i odgovorno upravljanje vozilom)</p> <p>Članak 202.stavak 1. Prijedlog izmjena i glasi :</p> <p>Podstavak 2) u radnom odnosu na određeno ili neodređeno vrijeme s punim radnim vremenom potreban broj instruktora vožnje za uspješno ostvarivanje nastavnog plana i programa osposobljavanja, a poslodavac sa podružnicom (izdvojenim pogonom) izvan sjedišta autoškole, uz potreban broj instruktora s punim radnim vremenom može imati u radnom odnosu na određeno ili neodređeno vrijeme najviše jednog instruktora vožnje po autoškoli s najmanje pola radnog vremena,</p> <p>(u okvirima Zakonu o radu i drugim propisima koji reguliraju privremeno, povremeno ili stalno zapošljavanje na nepuno radno vrijeme)</p> <p>Podstavak 4) najmanje po jedno vozilo one</p>	<p>rješenje, zapravo, ne bi predstavljalo kvalitativnu promjenu.</p> <p>Pojam „mladi vozač“ definira vozače s obzirom na njihovu dob, a ne vozačko iskustvo pa se prijedlog ne može prihvatiti.</p> <p>Prijedlog se ne prihvaća jer je rad instruktora vožnje u autoškoli već propisan postojećim propisima.</p> <p>S obzirom na trenutnu prosječnu starost vozila (A kategoriju 6,7 godina, B kategoriju 3,3 godine, C kategoriju 8,8 godina, D kategoriju 9,5 godina)</p>
--	--	---	---

20.	UDRUGA HRVATSKE AUTOŠKOL E	200., 202., 208. i 217.	<p>kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače A1, A2, A, AM i B kategorije vozila do 10 godina starosti, priključno vozilo do 20 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 15 godina starosti,</p> <p>(omogućava se konkuretnost i racionalizacija poslovanja prilagođena mikro i malim poslodavcima koji širim izborom odlučivanja u poslovanju prilagođavanjem ulaganja i amortizacije stvarnim uvjetima u poslovnom okruženju i održavanju djelatnosti posebno u manjim gradovima).</p> <p>Primjedba bi se odnosila na nedorečenost izmjena kod članka 208.st. 4., mišljenja smo da bi radno iskustvo trebalo biti najmanje 4 godine. Kod članka 217. st.1. podstavak 9., te nedovoljno u ovom zakonu propisanim obveznim uvjetima zdravstvenih pregleda vozača tijekom desetljeća i zapravo će teret procjene ostati subjektivno na službenicima policije i objektivno na ovlaštenom medicinskom osoblju.</p> <p>PRIJEDLOZI ZA DOPUNSKIM IZMJENAMA</p> <p>ČLANAK 200.</p> <p>(3) Osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći</p>	<p>smatramo da postojeće propise nije potrebno mijenjati.</p> <p>Smatramo da je radno iskustvo od 3 godine dovoljno i da četverogodišnje iskustvo ne bi predstavljalo bitni kvalitativni pomak.</p> <p>Izmjena u čl. 217. st. 1. alineja 9. predstavlja usklađivanje s definicijom C kategorije u Direktivi 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama.</p> <p>Prihvaćena je opcija po kojoj se vozač dužan podvrgnuti liječničkom pregledu prilikom produženja vozačke dozvole samo ako je obveza zdravstvenog pregleda utvrđena zdravstvenim uvjerenjem na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana</p> <p>Sukladno čl. 200. stavku 5. program, provedbu programa, uvjete i način osposobljavanja kandidata za vozača te najmanje jedinstvene minimalne</p>
-----	----------------------------	-------------------------	--	--

		<p>provode Hrvatski crveni križ , zdravstvene ustanove i <u>autoškole</u> koje ovlasti ministarstvo nadležno za zdravstvo.</p> <p>Obrazloženje:S obzirom na različite uvjete poslovanja ovisno o lokaciji ili kapacitetima autoškola kao i različitim organizacijskim sposobnostima pojedinih kadrova, neprihvatljivo je da to ne mogu raditi i autoškole jer u članku 200 st. 1 to je jedinstven proces, a jedan dio autoškola to i sada obavlja te u st.2. to provode autoškole.</p> <p>ČLANAK 202.</p> <p>(4) najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače, B kategorije do <u>10</u> godina starosti, A1, A2, A i M kategorije do <u>15</u> godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do <u>20</u> godina starosti,</p> <p><u>Obrazloženje:</u></p> <p>Ovim Zakonom je propisana obveza provođenja preventivnih ili periodičnih tehničkih pregleda svih vozila koja sudjeluju u procesu osposobljavanja čime se dokazuje njihova tehnička ispravnost.</p> <p>Ograničavanje starosti na sedam godina za vozila B kategorije, odnosno na dvanaest godina za vozila ostalih kategorija, je i ekonomski neodrživo ako se zna, da na primjer, motocikl na godinu radi svega 4-6 mjeseci i u sedam godina</p>	<p>izračunske elemente vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći propisuje ministar nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove, kao i da između ostalog propíše uvjete o prostoru, nastavnim sredstvima i opremi za provođenje nastave iz predmeta "Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći" i drugim uvjetima koje trebaju osigurati ustanove iz članka 200. stavka 3. Zakona</p> <p>S obzirom na trenutnu prosječnu starost vozila (A kategoriju 6,7 godina, B kategoriju 3,3 godine, C kategoriju 8,8 godina, D kategoriju 9,5 godina) smatramo da postojeće propise nije potrebno mijenjati.</p>
--	--	--	---

		<p>prijeđe oko 9.000 kilometara. Isto tako, na vozilu D kategorije, autobusu, čija je cijena iznad 200.000 eura, godišnje se u prosjeku osposobi prosječno 25-30 polaznika tj. u dvanaest godina, koliko vozilo smije raditi u autoškoli, između 300 i 360 polaznika i za to vrijeme prijeđe maksimalno 85.000 – 90.000 kilometara. Poznavajući visinu troškova takvog vozila, jasno je da se ono u razdoblju od 12 godina ne može ni djelomično amortizirati pa je samim time postojeća zakonska odredba neodrživa. Svakome je jasno da je taj autobus ima tek razrađen motor, a ne da ga se mora ukloniti iz upotrebe.</p> <p>Obzirom na nove tehnologije ugradnje kvalitetnijih materijala u automobilske i motociklističke industrije, automobili i motocikli su daleko kvalitetniji nego prije te mogu zadovoljiti potrebe u autoškolama više od 7 godina. Isto tako je važno napomenuti da autoškole nabavljaju vozila putem kredita ili leasinga koji u prosjeku traju pet ili sedam godina, pa kada bi vozilo napokon moglo privređivati, odnosno otplatiti samo sebe, potrebno ga je mijenjati. Napominjemo samo da primjerice u Njemačkoj, koja ima daleko viši standard nego Hrvatska, nema ograničenja glede starosti vozila za obuku već se na njemu može obučavati sve dokle je vozilo tehnički ispravno.</p> <p>ČLANAK 217. st. 1, točka 1</p> <p>1) AM, spadaju mopedi i laki četvorocikli:– minimalna starosna dob za kategoriju AM je 14</p>	<p>Smanjivanjem minimalne dobi za upravljanje vozilima</p>
--	--	--	--

21.	Udruga "Sindikata biciklista", Zagreb, Ribnjak 3	2., 36., 37., 43., 46., 47., 48., 49., 51., 61., 66., 69., 73., 76., 112., 113., 129., 130., 131. i 161.	<p>godina.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Minimalna starosna dob za polaganje AM kategorije smanjena je već sa 16 na 15 godina. Kako to nije donijelo željene rezultate, već naprotiv, umjesto da se osobe osposobljavaju za vozače mopeda, na cesti su se sve češće počeli pojavljivati vozači mopeda mlađi od 15 godina – dakle osobe koje su bez mogućnosti osposobljavanja i vozačke dozvole. Mišljenja smo da je novonastala situacija daleko opasnija pa smatramo da je korisnije na cesti imati osposobljene sudionike u prometu bez obzira na starosnu dob.</p> <p><u>Dječji bicikl i pomoćno pješačko sredstvo:</u></p> <p>Definicije pješaka iz bivšeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama iz 2004. godine:</p> <p>Članak 2. stavak 61.: <i>»pješak« je osoba koja sudjeluje u prometu, a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu ili na vozilu, osoba koja vlastitom snagom gura ili vuče ručna kolica, zaprežno vozilo ili motorno vozilo, dječje prijevozno sredstvo, bicikl ili prijevozno sredstvo na osobni ili motorni pogon za osobe s</i></p>	AM kategorije na 14 godina ugrožavala bi se sigurnost najmlađih vozača.
-----	--	--	---	---

		<p><i>invaliditetom ili starije osobe, ako se pritom kreće brzinom čovječjeg hoda, te osoba koja klizi klizaljka, skijama ili saonicama ili se vozi na koturaljkama, skateboardu i sl.,</i></p> <p>Ova je definicija 2011. godine pojednostavljena i sada glasi:</p> <p>68) »pješak« je osoba koja sudjeluje u prometu, a nije vozač niti putnik u vozilu ili na vozilu.</p> <p>Istovremeno je brisana i definicija pomoćnog pješačkog sredstva koja je ranije glasila:</p> <p><i>50) »pomoćna pješačka sredstva« su naprave poput motornog romobila, motornog bicikla i sličnih vozila s dva ili tri kotača čija snaga motora može postići brzinu na ravnoj cesti do 30 km/h,</i> http://www.zakon.hr/cms.htm?id=431</p> <p>Smatramo pogrešnim što je ovaj pojam brisan, umjesto da se smisleno izmijeni i uključi invalidska kolica, romobile i ostalo što je nepotrebno teretilo raniju definiciju pješaka.</p>	
--	--	---	--

			<p>Sada Zakon na nekim mjestima spominje, ali nigdje jasno ne definira što su to primjerice dječja prijevozna sredstva, niti sada daje nedvosmislenu odredbu o tome koji je status romobila, koturaljki, skateboarda i slično.</p> <p>Nedefinirana pomoćna pješačka sredstva se i dalje spominju na drugim mjestima u zakonu:</p> <ul style="list-style-type: none">- Čl. 2. (33) »<i>motorno vozilo</i>« je svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama i pomoćnih pješačkih sredstava,- Čl. 139 (1) Autocestom, brzom cestom i cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila ne smiju se kretati pješaci, zaprežna vozila, bicikli i životinje, pomoćna pješačka sredstva, kao ni vozila koja ne mogu razviti brzinu kretanja veću od 60 km/h. <p>Nije definirano niti što je to dječji bicikl ili dječje prijevozno sredstvo:</p> <p>Članak 124.</p> <p>(2) Na kolniku je zabranjeno igranje, vožnja</p>	
--	--	--	---	--

		<p>dječjim biciklom, romobilom i koturaljkama, kao i sanjkanje, skijanje i sl.</p> <p>Članak 2. (28) »vozilo« je svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda.</p> <p>Iz ove definicije vozila nije jasno koja je razlika između dječjeg i ne-dječjeg bicikla ili drugog prijevoznog sredstva.</p> <p>Isto tako je nejasno što se sve smatra ne-vozilom u smislu, primjerice, "prijevoznog sredstva na osobni pogon za starije osobe". To teoretski može biti i bicikl i tricikl koji starijoj osobi (od koliko? 45 godina? 65 godina?) može predstavljati olakšanje u kretanju u odnosu na pješaćenje... Smatramo potrebnim da se ovi pojmovi jasno definiraju.</p>	<p>Pojmovi koji se koriste u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama su jasno definirani.</p>
--	--	--	--

			<p><u>Zauzimanje javne površine</u></p> <p>Članak 36.</p> <p>(1) Javna cesta i njezin zaštitni pojas, odnosno kolnik i nogostup ili njihovi dijelovi, ne smiju se zauzimati ili oštećivati osim u slučaju opasnosti, izvođenja radova ili u drugim prilikama propisanim ovim Zakonom.</p> <p>(2) Nadležna jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, uz prethodnu suglasnost policijske uprave, može odobriti zauzimanje dijela nogostupa (ogradama, stolovima i stolicama, štandovima, kioscima i sl.) pod uvjetom da se time ne smanjuje preglednost i da je za nesmetan i siguran prolaz pješaka ostavljena površina nogostupa širine najmanje 1,6 m.</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.</p> <p>(4) Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi</p>	
--	--	--	--	--

		<p>i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.</p> <p>(5) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja postupi suprotno odredbi stavka 1. ovoga članka.</p> <p>Primjedba: Nedostaje odredba kojom će se propisati da je prethodna suglasnost i posebna pažnja potrebna i u onim slučajevima kada se biciklistička staza nalazi na nogostupu te bi zauzimanje dijela nogostupa moglo negativno utjecati na preglednosti, sigurnosti i protočnost biciklističkog prometa. Potrebno je definirati da se u takvom slučaju najmanja širina od 1,6 m mora uvećati za najmanju širinu biciklističke staze uz dodatnu zaštitnu širinu, ovisnu o vrsti zauzeća dijela nogostupa. Ista primjedba odnosi se i na zauzimanje odnosno prenamjenu parkirališnih površina radi postavljanja terasa, kioska i sličnih objekata.</p> <p>Predlaže se unošenje novog članka 3 koji glasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nije dopušteno zauzimanje dijela nogostupa ili druge javne površine ako 	<p>Važeća odredba implicira da je za nesmetan i siguran prolaz pješaka ostavljena površina nogostupa širine najmanje 1,6 m.</p>
--	--	---	---

			<p>time ostaje manje od 1,5 metara širine za svaki smjer označene biciklističke staze ili trake između dotične površine i povezanog objekta.</p> <p><u>Pretjecanje</u></p> <p>Pretjecanje i obilaženje je u sadašnjem ZSPC-u općenito uređeno člancima 37. i 43., a detaljnije uređeno člancima 66.-75. To bi samom količinom članaka trebalo biti dovoljno za iscrpno normiranje načina na koji se obavlja sigurno pretjecanje. Međutim, praksa pokazuje da vozači motornih vozila prilikom pretjecanja vozača bicikala prečesto zanemaruju obavezu o neugrožavanju drugih sudionika u prometu (čl. 37. i 43.), osobito vozača bicikala.</p> <p>Članak 37. definira: "Vozač je dužan vozilo držati na takvoj udaljenosti od drugih vozila u prometu da, s obzirom na brzinu kretanja vozila i druge okolnosti prometa, ne izazove opasnost i</p>	
--	--	--	---	--

		<p>ne ometa druge vozače."</p> <p>Članak 43. propisuje da:</p> <p>"(1) Vozač koji namjerava na cesti ili drugoj prometnoj površini obaviti neku radnju vozilom (uključiti se u promet, prestrojiti, odnosno mijenjati prometnu traku, pretjecati, obilaziti, zaustavljati se, skretati udesno ili ulijevo, okretati se polukružno, voziti unatrag i sl.) ne smije početi takvu radnju ako time dovodi u opasnost druge sudionike u prometu ili imovinu.</p> <p>(2) Prije započinjanja radnji iz stavka 1. ovoga članka, vozač je dužan uvjeriti se da to može učiniti bez opasnosti za druge sudionike u prometu ili imovinu, vodeći pritom računa o položaju vozila te o smjeru i brzini kretanja."</p> <p>Dodatno tu je i članak 66.:</p> <p>"(1) Pretjecati i obilaziti vozač smije samo ako time ne ometa normalno kretanje vozila koja dolaze iz suprotnog smjera i ako na cesti ima dovoljno prostora za sigurno izvođenje tih radnji.</p> <p>(2) Vozač ne smije pretjecati i obilaziti kad time, s obzirom na karakteristike ceste i postojeće okolnosti na cesti i u prometu ili s obzirom na</p>	
--	--	---	--

		<p>tehnička svojstva vozila kojim upravlja, ugrožava druge sudionike u prometu."</p> <p>Sve ove odredbe bi trebale biti dovoljne da biciklisti ne moraju prilikom kretanja kolnikom strahovati od vozača motornih vozila, tj. da prilikom pretjecanja druga vozila ne prolaze na svega nekoliko centimetara razmaka od upravljača bicikla.</p> <p>Unatoč ovim odredbama, najčešći oblici ugrožavanja prilikom pretjecanja su</p> <ol style="list-style-type: none">1. ostavljanje nedovoljnog bočnog razmaka prilikom pretjecanja bicikla, a ovisno o relativnoj brzini potrebno je u pravilu barem 1,5 metara razmaka;2. započinjanje pretjecanja bicikla dok iz suprotnog smjera nailazi motorno vozilo na četiri ili više kotača odnosno koje ostavlja dva traga,3. započinjanje pretjecanja dok iz suprotnog smjera nailazi bicikl ili moped,4. započinjanje pretjecanja dok se ispred vozila koje se pretječe kreće bicikl. Time se dešava vrlo opasno ugrožavanje jer	
--	--	--	--

		<p>oba vozila koja su se kretala iza bicikla sustižu bicikl, no pritom vozač stražnjeg vozila često ne može na vrijeme vidjeti razlog sporije vožnje vozila koje pretječe. Vozilo koje je započelo pretjecanje mora ga dovršiti bez da drugo vozilo započinje pretjecanje.</p> <p>Jasno je da nijanse u člancima zakona neće automatski ukinuti sve nesreće, ali će pomoći u pravednijem utvrđivanju odgovornosti za nesreće. Također, pridonijet će osvještavanju sudionika u prometu koje počinje od poznavanja zakona. Ako se u zakonu na više mjesta izričito navodi obaveza vozača jačih vozila da obrate dužnu pažnju na ranjivije sudionike u prometu, time će se bolje postići svrha zakona nego da se ranjive skupine samo ubraja u "ostale sudionike u prometu".</p> <p>Započinjanje pretjecanja kojime vozač motornog vozila ugrožava nezaštićene bicikliste jedan je od najopasnijih postupaka u prometu koja znatno doprinosi broju prometnim nesrećama s teško ozlijeđenim ili poginulim biciklistima. Vozači</p>	
--	--	---	--

		<p>motornih vozila često ne percipiraju bicikl kao “ozbiljno” vozilo koje ima svoje gabarite, svoju brzinu i svoj zakonski status vozila. U brojnim slučajevima žurbe, nervoze, iscrpljenosti i ostalim slučajevima smanjene koncentracije vozači automobila podsvjesno ignoriraju prometne propise i mjere opreza kad se radi “samo o biciklu”. Brze nesvjesne odluke vozača u kritičnim situacijama mogu uključiti i činjenicu da je bolje naletiti na bicikl nego na kamion. Kad se automobili već približe biciklu prevelikom brzinom, posljedice su često nalet na bicikl ili “metenje” bicikla s ceste. Biciklisti koji su koncentrirani pa sami uspiju reagirati na opasnu situaciju bježanjem u jarak mogu se u nekim slučajevima spasiti, ali to ne smije biti sustavni način za rješavanje problema. Ovaj problem zaslužuje posebnu pažnju zato što nalet na bicikl ima zauzima velik udio u biciklističkim nesrećama: 471 ili 40% ozlijeđenih, 11 ili 58% poginulih. (izvor: Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja za 2014, MUP RH).</p> <p>S obzirom na navedeno, smatramo radi edukacije i prevencije potrebnim da se u Zakonu</p>	
--	--	---	--

		<p>eksplicitno istakne obaveza posebne pažnje i pretjecača i pretjecanog prilikom pretjecanja bicikala i mopeda.</p> <p>Predlažemo zato sljedeće izmjene i dopune postojećih članaka, osobito članka 66.:</p> <p>a) Vozač motornog vozila pretjecanje vozača bicikla mora izvoditi na način da u potpunosti prelazi u susjednu prometnu traku, a ako prometne trake nisu obilježene, pretjecanje mora izvoditi na način da se što više približi lijevom rubu kolnika.</p> <p>b) Kad pretječe vozače mopeda ili bicikala, vozač se mora kretati smanjenom brzinom i uz povećan oprez tako da ih ne ugrožava te na način da im se ne približava na manje od 1,5 metara udaljenosti.</p> <p>c) Iznimno, na dijelu ceste na kojem pretjecanje nije dozvoljeno ili na dijelu ceste na kojem je promet jednosmjernan i postoji</p>	<p>Važeće odredbe na jasan i potpun način propisuju kako se pretjecanje treba obaviti, a predložene odredbe ne pridonose povećanju razine sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu.</p>
--	--	---	---

		<p>samo jedna prometna traka vozač motornog vozila dužan je vozače mopeda i bicikala pretjecati smanjenom brzinom (najviše 20 km/h većom od brzine vozila koje obilazi) te na način da im se ne približava na manje od 1,5 metar udaljenosti.</p> <p>d) Po uzoru na rješenje iz Velike Britanije, moguće je unijeti i ovakvu odredbu: "Prilikom pretjecanja ranjivih sudionika u prometu (motocikli, mopedi, bicikli) vozači motornih vozila dužni su ranjivim sudionicima u prometu ostaviti toliko prostora koliko bi ostavili da pretječu drugi automobil."</p> <p>U praksi to znači da prelaze na susjednu traku.</p> <p>Prijedlog izmjene: Članak 69. (1) Vozač kojem je dan znak za pretjecanje s njegove lijeve strane dužan je pomaknuti svoje vozilo k desnom rubu kolnika.</p> <p>Prijedlog dodatne odredbe: Iznimno od ovog stavka, vozač kojem je dan</p>	
--	--	---	--

		<p>znak za pretjecanje s njegove lijeve strane, a ispred njega se kreće vozač bicikla, dužan je prilagoditi svoje kretanje na način da zaštiti vozača bicikla od vozača vozila koje ga pretječe i koje ga u danoj situaciji ne može na vrijeme vidjeti.</p> <p>Članak 73.</p> <p>(1) Vozač ne smije pretjecati drugo vozilo, osim bicikla, mopeda i motocikla bez bočne prikolice, neposredno ispred raskrižja ili na raskrižju koje nije s kružnim tokom prometa, ili neposredno ispred prijelaza ceste preko željezničke ili tramvajske pruge u istoj razini bez branika ili polubranika i na tom prijelazu.</p> <p>-> Unijeti dodatnu odredbu:</p> <p>Iznimno od čl. 73. st. 1. vozač ne smije pretjecati bicikl, moped ili motocikl ako se vozači tih vozila kreću sukladno predloženom čl. 112 (2) i to nije moguće obaviti na siguran način.</p> <p><u>Tema - kriminaliziranje i onemogućavanje</u></p>	
--	--	---	--

		<p><u>"spore" vožnje, ne samo za bicikle nego za sva vozila:</u></p> <p>Članak 51.: (2) Vozač ne smije bez opravdanih razloga voziti tako sporo da bitno usporava prometni tok ili ugrožava druge sudionike u prometu. Kada se iza vozila koje se kreće brzinom koja je manja od najveće dopuštene brzine na cesti, ili dijelu ceste po kojoj se kreće, ili manja od brzine prometnog toka vozila u prometu na tom dijelu ceste, nakupi kolona vozila koja ga ne mogu sigurno preteći, vozilo se mora na prvom pogodnom mjestu isključiti iz prometa i propustiti kolonu vozila iza sebe.</p> <p>Predlažemo da se iz članka 51. stavka 2. izbaci formulacija "ili manja od brzine prometnog toka vozila u prometu na tom dijelu ceste".</p> <p>Obrazloženje: Nejasno je na koju se zakonitu situaciju sporna formulacija uopće može odnositi. Ako je brzina prometnog toka vozila ispod propisanog ograničenja brzine, već je obuhvaćena</p>	<p>Odredba članka 52. stavka 2. ne derogira odredbe o ograničenju brzine i ne može se tako tumačiti, tako da niti prijedlog za njezinu izmjenu nije osnovan.</p>
--	--	---	--

		<p>prethodnom formulacijom u istom stavku.</p> <p>Alternativno, može se raditi o brzini prometnog toka iznad dopuštenog ograničenja brzine, u kojem slučaju je još snažnija potreba da se sporna formulacija posve ukloni. Naime, umjesto da se vozače obvezuje da se prilagođavaju ilegalnom kretanju ostalih vozača, trebalo bi ih umjesto toga poticati da uspore na dopuštenu brzinu tok vozila iza njih. Ako se zadrži važeća odredba, može se tumačiti da je počinio prekršaj vozač koji vozi 50 km/h na cesti s ograničenjem 50 km/h, a koji se nije maknuo s puta vozilima koja voze 100 km/h. Ovo se ne odnosi samo na vozače bicikala, nego na vozače svih vozila.</p> <p>Članak 51. (4) Brzina kretanja vozila na cesti uz normalne prometne uvjete ne smije se ograničiti ispod 40 km na sat.</p> <p>Posebno štetnom smatramo članak 51. stavak 4. koji ni na koji način ne definira što su to "normalni" prometni uvjeti. U praksi smo se uvjerali da se taj stavak nerijetko koristi kao alibi argument protiv ograničavanja dopuštene brzine prometa u gradskim uvjetima u kojima je to</p>	
--	--	--	--

		<p>potrebno radi povećanja sigurnosti pješaka i vozača bicikala. Poznato je da su se vozači bicikala dužni kretati kolnikom ako nema odvojene biciklističke staze, no istovremeno ih postojanje ovakve odredbe ne štiti na odgovarajući način, čak i kad za to postoji interes od strane JLS. Također, dolazi do apsurdnih tumačenja po kojima je dopušteno brzinu spustiti na npr. 30 km/h samo kroz proglašenje "zone 30" u više od jedne ulice, ali se zabranjuje proglašenje takvog ograničenja brzine samo u pojedinačnoj ulici ili nekom njenom dijelu.</p> <p>Stoga tražimo brisanje čl. 51. st. 4. ili detaljno pojašnjenje što se smatra normalnim uvjetima odvijanja prometa.</p> <p>Na razmatranje nudimo mogućnost da se ovakva odredba zadrži uz jasnu odredbu da se odnosi samo na državne, županijske i brze ceste ili slično. S druge strane, mora se dopustiti JLS da na svojim područjima proglase ograničenje brzine po procjeni i potrebama radi zaštite najranjivijih skupina u prometu neovisno o tome radi li se o ulici u neposrednoj blizini vrtića ili</p>	<p>Odredba članka 51. stavka 4. postavlja standarde za minimalno ograničenje brzine kretanja vozila i ne treba ju brisati.</p>
--	--	---	--

		<p>škole ili malo dalje.</p> <p>Člankom 69. stavkom 3. također je definirana obaveza svih vozača, pa tako i vozača bicikala, da se uklone s puta bržim vozilima koja se kreću neposredno iza njega.</p> <p>Članak 69. (3) "Ako zbog nedovoljne širine kolnika ili njegova stanja nije moguće pretjecati bez ugrožavanja sigurnosti prometa, vozač vozila koje se kreće sporije nego vozila koja se kreću neposredno iza njega dužan je pomaknuti svoje vozilo što više udesno, a ako to nije dovoljno, čim mu to bude moguće, zaustaviti svoje vozilo na prikladnom mjestu da bi propustio brža vozila."</p> <p>Ovaj stavak ima više spornih aspekata, neovisno o prometu bicikala i njihovoj specifičnosti.</p> <p>Kao prvo, ovako napisan stavak obavezuje sklanjanje s puta čak i u slučaju kretanja brzinom koja je u skladu s ograničenjem brzine, odnosno</p>	
--	--	---	--

		<p>konkretnim okolnostima koje zahtijevaju ili opravdavaju kretanje manjom brzinom od najveće dopuštene brzine. Osobito ako se vozilo kreće tek nešto niže od najveće dopuštene brzine, nema potrebe da se samim time obvezuje na isključivanje iz prometa. Slično kao u slučaju čl. 51. st. 2., ako se zadrži važeća odredba, može se tumačiti da je počinio prekršaj vozač koji vozi 50 km/h na cesti s ograničenjem 50 km/h, a koji se nije maknuo s puta vozilima koja voze 100 km/h.</p> <p>Stoga predlažemo dopuniti formulaciju sljedećim riječima:</p> <p>... vozač vozila koje se kreće [bitno] sporije nego [je dopušteno na dijelu ceste kojom se kreće, kako bi propustio] vozila koja se kreću neposredno iza njega...</p> <p>Općenito, iz perspektive <i>sigurnosti cestovnog prometa</i> kontradiktorno je da članci 51. i 69. obvezuju vozače koji se kreću manjom brzinom od najveće dopuštene da se isključe iz prometa i propuste sva brža vozila, čak i ona koja prekoračuju dopušteno ograničenje brzine.</p>	<p>Prijedlog se ne može prihvatiti jer je važeća odredba jasna i ne derogira ostale odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama, a osobito odredbe o ograničenju brzine.</p>
--	--	--	---

		<p>Umjesto da se sporija vožnja potiče i nagrađuje, ovim odredbama implicira se da je važnija brzina i protočnost prometa od sigurnosti svih sudionika u prometu. Budući da je prevelika brzina uzrok velikog postotka svih prometnih nesreća, ovakve odredbe ne bi trebale uopće stajati u Zakonu, nego bi se sporija vožnja, osobito u naseljima, trebala posebno poticati. Nikakve vremenske uštede i posljedične kratkoročne koristi od brže vožnje ne mogu kompenzirati ni opravdati gubitke i štete uzrokovane prebrzom vožnjom.</p> <p>Jasno je da su ove odredbe izvorno napisane bez razmišljanja o nemotoriziranom prometu, nego su sadržajno najviše usmjerene na primjerice teška teretna vozila na međugradskim relacijama. Međutim, formulacija se odnosi i na bicikliste, koji su pritom u osobito nepovoljnom položaju. Naime, osobine prometa u gradovima su često takve da nije moguće sigurno pretjecanje na određenoj dionici između gradskih blokova, budući da su ceste često relativno uske. Pridržavajući se strogo odredbe "čim to bude moguće", vozači bicikala bi se morali isključivati iz prometa svakih desetak metara jer bicikl se</p>	
--	--	--	--

		<p>može zaustaviti gotovo svugdje uz rub ceste. U nekim situacijama mogli bi tako stajati sa strane satima.</p> <p>S obzirom na prethodno rečeno, članci 51. i 69. trebaju se izmijeniti radi izbacivanja elemenata kojima se stavlja prioritet na protočnost i brzinu umjesto sigurnost prometa za sva vozila, a uz to smatramo nužnim da se dopusti procjena vozačima bicikla hoće li se, i nakon koje udaljenosti, ukloniti s puta vozilima iza sebe. Naime, vožnja uz sam rub kolnika nerijetko je opasnija nego kretanje bliže sredini prometne trake. Ovisno o različitim profilima gradskih ulica, u pravilu je sigurnije prepustiti vozaču bicikla da prosudi je li sigurnije da dopusti vozačima iza njega pretjecanje, ili da ih uvjetno rečeno blokira svojim položajem u prometnoj traci.</p> <p>Obrazloženje: U uvjetima vožnje u uskim gradskim ulicama, između pojedinih gradskih blokova gdje se širina kolnika i ostali prometni uvjeti zamjetno i često mijenjaju, smatramo potrebnim i opravdanim dati vozačima bicikla diskrecijsko pravo da se</p>	
--	--	--	--

		<p>slobodno kreću prometnom trakom na bilo kojoj udaljenosti od ruba kolnika bez obaveze zaustavljanja i propuštanje vozila iza sebe. Zato se u čl. 69. st. 3. treba unijeti i formulacija kojom se dopušta diskrecijska procjena vozaču o duljini dionice na kojoj se neće sklanjati vozilima iza sebe. U ovom zakonu takva diskrecijska procjena ne bi bila presedan, s obzirom na formulaciju u članku 50. gdje se određuje da vozač smije voziti unatrag "na kratkom dijelu ceste", bez detaljnijeg propisivanja koliko metara to iznosi. (Članak 50. "(1) Vozač koji se namjerava kretati vozilom unatrag može to učiniti samo na kratkom dijelu ceste i ako time ne ugrožava ili ne ometa druge sudionike u prometu.")</p> <p>"Priručnik za bicikliste", izdan od udruge Sigurnost u prometu krajem prošle godine, u kojem je jedan od autora i mr. sc. Miron Huljak iz Službe za zaštitu sigurnosti cestovnog prometa MUP RH eksplicitno komentira članak Zakona po kojem se bicikli moraju kretati "što bliže desnom rubu kolnika". Priručnik savjetuje vožnju bicikla sredinom kolnika u slučajevima kada je potrebno da motorna vozila bolje uoče bicikl ili ih treba</p>	
--	--	---	--

		<p>obeshrabriti u njihovim pokušajima pretjecanja bicikla kada za to ne postoje sigurni uvjeti, npr. ako je prometna traka preuska. "Kako je profil biciklista puno uži od vozila (misli se na dvotračno vozilo, op. SB), biciklisti moraju posvetiti veliku pažnju svojoj vidljivosti i poziciji unutar prometne trake da bi ih drugi sudionici lakše uočili i predvidjeli njihovo kretanje" (str. 58., 8.2. Vožnja bicikla). "Biciklisti se moraju kretati što bliže desnom rubu kolnika. Ako je na pojedinim dionicama širina prometne trake sužena, onda je sigurnije voziti bicikl po sredini prometne trake, ... Ukoliko se biciklisti voze uz rub na suženim dijelovima kolnika, to ohrabruje vozače motornih vozila da pretječu bicikliste, što ugrožava bicikliste i može doći do njihovog potpunog izguravanja s ceste." (str. 59., Pozicioniranje unutar prometne trake)</p> <p>Predlažemo da se sporne odredbe 51. i 69. prilagode gore rečenim primjedbama te da ne vrijede za bicikle u naselju. Predlažemo da se dodaju riječi [u zagradama] te izbrišu riječi koje su precrtane.</p>	
--	--	---	--

		<p>Članak 51. (2) Vozač [motornog vozila] ne smije bez opravdanih razloga voziti tako sporo da bitno usporava prometni tok ili ugrožava druge sudionike u prometu. Kada se iza [motornog] vozila koje se kreće [izvan naselja] brzinom koja je manja od najveće dopuštene brzine na cesti, ili dijelu ceste po kojoj se kreće, ili manja od brzine prometnog toka vozila u prometu na tom dijelu ceste, nakupi kolona vozila koja ga ne mogu sigurno preteći, [motorno] vozilo se mora na prvom pogodnom mjestu isključiti iz prometa i propustiti kolonu vozila iza sebe.</p> <p>(4) Brzina kretanja vozila na cesti uz normalne prometne uvjete ne smije se ograničiti ispod 40 km na sat.</p> <p>Članak 69. (3) "Ako [na cesti izvan naselja] zbog nedovoljne širine kolnika ili njegova stanja nije moguće [na dužoj dionici ceste] pretjecati bez ugrožavanja sigurnosti prometa, vozač [motornog] vozila koje se kreće [bitno] sporije nego [je dopušteno na dijelu ceste kojom se kreće, kako bi propustio] vozila koja se kreću neposredno iza njega dužan je pomaknuti svoje vozilo što više udesno, a ako to nije dovoljno, čim</p>	
--	--	--	--

		<p>mu to bude moguće, zaustaviti svoje vozilo na prikladnom mjestu da bi propustio brža vozila."</p> <p><u>Odabir prometne trake i pozicioniranje na kolniku</u></p> <p>Prijedlog: u članku 46. stavak 1. brišu se riječi "motornog vozila" i dodaju se riječi "ili stazom" i riječi "i vrste" pa članak glasi:</p> <p>"(1) Vozač za kretanje u prometu mora koristiti isključivo kolnik, kretati se sredinom obilježene prometne trake, odnosno trakom ili stazom namijenjenom za promet one kategorije i vrste vozila kojoj vozilo pripada, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu."</p> <p>Izvorno: (1) Vozač motornog vozila za kretanje u prometu mora koristiti isključivo kolnik, kretati se sredinom obilježene prometne trake, odnosno trakom namijenjenom za promet one kategorije vozila kojoj vozilo pripada, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu.</p>	<p>Smatramo da su važeće odredbe o kretanju vozila jasne i potpune te ih ne treba mijenjati na predloženi način.</p>
--	--	---	--

		<p>Članak 46. stavak 2. mijenja se i glasi:</p> <p>"Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, u prometu na kolniku koji ima samo po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru vozač mopeda ili bicikla dužan je vozilo u kretanju držati što bliže desnom rubu prometne trake i na tolikoj udaljenosti od ruba da, s obzirom na brzinu kretanja vozila, uvjete prometa te na stanje i osobine ceste, ne ugrožava druge sudionike u prometu i ne izlaže sebe opasnosti."</p> <p>Izvorno: (2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, u prometu na kolniku koji ima samo po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru, vozač mopeda je dužan voziti što bliže desnom rubu kolnika.</p> <p>Članak 47.</p> <p>(1) Vozilo se kreće desnom stranom kolnika, odnosno biciklističkom stazom ili trakom uz desni rub kolnika ili ceste u smjeru kretanja, a na traci ili stazi uređenoj i obilježenoj za dvosmjerni promet bicikala, desnom stranom trake ili staze u smjeru kretanja.</p>	
--	--	--	--

		<p>(2) Vozač je dužan kretati se obilježenom prometnom trakom koja se proteže uz desni rub kolnika, a ako trake nisu obilježene, dužan je vozilo u kretanju držati što bliže desnom rubu kolnika i na tolikoj udaljenosti od njega da, s obzirom na brzinu kretanja vozila, uvjete prometa te na stanje i osobine ceste, ne ugrožava druge sudionike u prometu i ne izlaže sebe opasnosti.</p> <p>Članak 47. Stavak (1) mijenja se i glasi: "Vozilo se u odnosu na smjer kretanja kreće desnom stranom kolnika."</p> <p>Obrazloženje: nepotrebno je u čl. 47. posebno navoditi nešto što je već uređeno člankom 112. (ili obratno).</p> <p>Članak 48. (1) Iznimno od odredbe članka 47. stavka 2. ovoga Zakona: 1) vozila koja se kreću sporije od tramvaja i drugih vozila koja se kreću cestom po tramvajskim tračnicama ugrađenim uz rub kolnika, moraju se kretati na takvoj udaljenosti od tramvajskih tračnica da ne ometaju kretanje</p>	
--	--	--	--

		<p>tramvaja i drugih vozila koja se kreću dijelom kolnika s ugrađenim tračnicama,</p> <p>2) na cesti u naselju s kolnikom na kojem za promet vozila u istom smjeru postoje najmanje dvije obilježene prometne trake, vozač se može za kretanje svojeg vozila koristiti i prometnom trakom koja se ne nalazi uz desni rub kolnika ako time ne ometa ostala vozila koja se kreću iza njegova vozila.</p> <p>(2) Odredba stavka 1. točke 2. ovoga članka ne odnosi se na vozača teretnog automobila čija je najveća dopuštena masa veća od 3.500 kg, vozača vozila koje na ravnoj cesti ne može razviti brzinu kretanja veću od 40 km na sat i na vozača mopeda, traktora, radnog stroja i motokultivatora, osim na dijelu ceste ispred raskrižja ili drugog mjesta na kojem vozilo skreće ulijevo.</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se kreće vozilom suprotno odredbama ovoga članka.</p> <p>Prijedlog: Briše se čl. 48. st. 2. ili se bitno mijenja. Obrazloženje: a) Teretna vozila s dopuštenom masom većom od 3.500 kg izrazito opterećuju i oštećuju</p>	
--	--	---	--

		<p>površinu na kojoj su ugrađene tramvajske tračnice, čime se uzrokuje znatan trošak za JLS, ali i opasnost svim sudionicima u prometu zbog opasnosti koju predstavlja oštećen kolnik.</p> <p>b) Kao ni nabrojana vozila (traktor, motokultivator...), tako ni vozač bicikla u pravilu ne može razviti i održavati brzinu kretanja veću od 40 km/h, što znači da se po ovoj odredbi mora kretati tramvajskom prugom. Time se dovodi u opasnost od pada zbog mogućnosti da kotač bicikla upadne u tramvajske šine, a uz to se obvezuje da vozi na često neudobnoj i oštećenoj prometnoj površini. Uz to, pridržavanje ove odredbe znatno usporava tramvajski promet čime se znatno narušava atraktivnost javnog gradskog prometa. Zbog toga je manje problematično da se vozač bicikla kreće prometnom trakom na kojoj nije postavljena tramvajska pruga.</p> <p>Ako se zaista želi zaštititi vozače bicikala te uz to zadržati i razmjerno visoka razina protočnosti prometa, Zakonom se treba odrediti mogućnost da se na određenim dionicama ulica s izgrađenom tramvajskom prugom biciklistički promet vodi bliže krajnjoj lijevoj strani prometnih</p>	
--	--	--	--

		<p>traka u istom smjeru.</p> <p>Primjerice, u Zagrebu je na Ilici od središta grada prema Črnomercu znatno sigurnije za vozača bicikla da se ne kreće desnom stranom središnje prometne trake, tj. između tramvaja i drugih motornih vozila, nego da se umjesto toga kreće sasvim lijevom stranom krajnje lijeve prometne trake u smjeru kretanja. U susret mu u takvom slučaju s lijeve strane dolaze samo tramvaji i taxi vozila u zaštićenoj žutoj traci, a jedina vozila koja ga pretječu dolaze mu samo s desne strane, umjesto s obje strane. Dakako, ovakvo kretanje nije jednako sigurno na svim ulicama s tramvajskim prometom, ali zakon treba predvidjeti da takvo kretanje bude legalno tamo gdje je to primjenjivo.</p> <p>Članak 49.</p> <p>(1) Na cesti s kolnikom za promet vozila u oba smjera na kojem postoje tri prometne trake, vozač se ne smije vozilom kretati prometnom trakom koja se nalazi uz lijevi rub ceste u smjeru kretanja vozila.</p> <p>(2) Na cesti na kojoj su kolničke trake fizički</p>	
--	--	---	--

		<p>odvojene jedna od druge, na cesti s kolnikom za promet u oba smjera na kojem postoje najmanje četiri obilježene prometne trake kao i na cesti s kolnikom za promet vozila samo u jednom smjeru, vozač se ne smije vozilom kretati kolničkom trakom namijenjenom za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru.</p> <p>Prijedlog izmjene: Članak 49.</p> <p>Stavak (1) briše se. [Na cesti s kolnikom za promet vozila u oba smjera na kojem postoje tri prometne trake, vozač se ne smije vozilom kretati prometnom trakom koja se nalazi uz lijevi rub ceste u smjeru kretanja vozila.]</p> <p>Stavak (2) postaje stavak (1), mijenja se i glasi: "Vozač se ne smije vozilom kretati kolničkom ni prometnom trakom koja je namijenjena za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru."</p> <p>Obrazloženje: predloženom izmjenom znatno se poboljšava razumljivost odredbe, a ne narušava se njezin smisao.</p>	
--	--	---	--

		<p><u>Kretanje biciklističkom stazom ili trakom</u></p> <p>Članak 112. "(1) Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika."</p> <p>Prijedlog novog: (1) Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, a na traci ili stazi uređenoj i obilježenoj za dvosmjerni promet bicikala desnom stranom trake ili staze u odnosu na smjer kretanja. (2) Ako u istom smjeru kojim se kreće vozač bicikla nije obilježena biciklistička staza ili traka, vozač bicikla dužan se kretati desnom stranom prometne trake koja se proteže uz desni rub kolnika odnosno, ako prometne trake nisu obilježene, uz desni rub kolnika i na tolikoj udaljenosti od ruba da, s obzirom na brzinu kretanja vozila, uvjete prometa te na stanje i osobine ceste, ne ugrožava druge sudionike u prometu i ne izlaže sebe</p>	<p>Smatramo da je važeća odredba jasna i potpuna te ju ne treba mijenjati na predloženi način.</p>
--	--	---	--

		<p>opasnosti.</p> <p>(3) Iznimno od stavka 2, vozač bicikla nije se dužan kretati uz desni rub kolnika odnosno desne prometne trake:</p> <ul style="list-style-type: none">• ako se priprema za pretjecanje ili obilaženje,• ako je to opravdano s obzirom na osobine i stanje kolnika,• ako se priprema za prestrojavanje i skretanje ulijevo,• ako se približava mjestu na kojem je dopušteno desno skretanje,• ako se prometna traka za smjer kojim se kreće ne proteže uz desni rub kolnika,• ako se uz desni rub kolnika nalaze parkirana motorna vozila,• ako bi svojim kretanjem uz rub kolnika ili prometne trake ugrozio svoju sigurnost dopuštajući vozilima koja se kreću iza njega da ga pretječu na mjestu na kojem to nije sigurno zbog nedovoljne širine kolnika ili prometne trake, nedovoljne preglednosti ili drugih prometnih uvjeta.	
--	--	---	--

		<p>(4) Vozač bicikla nije se dužan kretati biciklističkom stazom ili trakom:</p> <ul style="list-style-type: none">• na dijelu ceste gdje se biciklistička staza ili traka ne proteže ili ne nastavlja u smjeru kojim se biciklist kreće,• na dijelu ceste gdje se biciklistička staza ili traka zbog prepreka, parkiranih vozila ili drugih prekida ne nalazi u upotrebljivom stanju,• ako bi s obzirom na osobine i stanje kolnika odnosno biciklističke staze time doveo u opasnost sebe ili druge sudionike u prometu. <p>Obrazloženje za neobavezno korištenje staza i traka:</p> <p>Unatoč svim nedostacima nastalima pri projektiranju ili obilježavanju, koji se nikada ne bi tolerirali da se tako izvode na ostalim prometnim površinama, biciklisti su po važećim propisima strogo obavezni kretati se isključivo biciklističkim stazama ili trakama ako su one na nekoj dionici obilježene. Bez obzira što biciklistička staza</p>	
--	--	--	--

		<p>često iznenada počinje ili završava nekoliko metara od ruba nogostupa, i biciklist nema načina prijeći s kolnika na stazu neprekinutom i zakonitom vožnjom, važi bezuvjetna zakonska odredba da je biciklistu zabranjeno kretanje na tom dijelu ceste.</p> <p>Dakle, staze su u pravilu ne cjelovite (fragmentirane) i isprekidane preprekama na kojima biciklisti moraju silaziti s bicikla. Biciklisti su stoga u situaciji da ili neprekidno silaze s bicikla na dijelovima na kojima ne smiju voziti bicikl ili da krše Zakon. Isto tako, ako se pridržavaju Zakona, prisiljeni su na nelogične i nepraktične smjerove na koje ih upućuju fragmenti staza.</p> <p>U takvom se slučaju, u pravilu, čuje uputa koja biciklistima djeluje krajnje cinično: ako ne žele kršiti zakon, neka guraju bicikl do početka staze, a isto neka učine i nakon njena završetka. Upravo takva obaveza i nemogućnost kontinuiranog kretanja primjer je izrazite negativne diskriminacije vozača bicikala u odnosu na druge oblike prijevoza. Takva naredba</p>	
--	--	---	--

		<p>bi bila usporediva s obavezom da vozači automobila prilikom nailaska na pješački prijelaz moraju, bez obzira na to ima li tamo pješaka, obavezno izaći iz auta i s ugašenim motorom ga pregurati preko pješačkog prijelaza, ili barem da svaki pješački prijelaz prijeđu vozeći 5 km/h u prvoj brzini, neovisno o tome nailazi li pješak ili ne.</p> <p>U Njemačkoj je na ovu temu provedena ozbiljna analiza i javna rasprava, pa je čak i tamošnja policija donijela preporuku o neobaveznom korištenju nekih biciklističkih staza zbog svijesti o njihovoj nelogičnosti i manjkavosti, a u nekim situacijama i povećanoj opasnosti koja zbog toga nastaje. Rezultat tamošnje javne rasprave je podjela biciklističkih površina na obavezne i fakultativne, pri čemu one koje su označene kao obavezne moraju zadovoljavati najviše standarde sigurnosti i upotrebljivosti, a one koje su neobavezne služe kao površina kojima se dopušteno, ali ne i obavezno kretati.</p> <p>Kada biciklisti sami procijene da je rizik stradanja od motornih vozila na nekoj dionici minimalan, a</p>	
--	--	---	--

		<p>stanje biciklističke infrastrukture na istom potezu loše, treba im dati pravo korištenja kolnika i kada postoji paralelna biciklistička infrastruktura.</p> <p><u>Vožnja bicikla u koloni (čl 112. st. 2):</u></p> <p>Predlažemo prestanak obaveze kretanja biciklista u koloni po jedan kada ih je šest ili više, te uvođenje obaveze biciklista za kretanjem u koloni po dva kada ih je dvadeset ili više. Ako bi se biciklisti kretali u koloni po dva, kolona bi bila dvostruko kraća, a pretjecanja motornih vozila samim time bila bi bitno kraća i jednostavnija. Pored toga kolona biciklista po dva sama je po sebi sigurniji oblik kretanja jer vozače motornih vozila destimulira za bliska pretjecanja i obilaske, pogotovo kada iz suprotnog smjera dolaze druga motorna vozila.</p> <p><u>Bicikl kao gosti na nogostupu:</u></p> <p>Potrebno je ozakoniti mogućnost kretanja bicikala na pločniku/pješačkim površinama (kretanje biciklista izvan kolnika i biciklističkih staza) pod određenim uvjetima i u određenim okolnostima. Uz odgovornost biciklista za</p>	<p>Prijedlog se ne može prihvatiti, jer bi se time ugrozila sigurnost biciklista.</p>
--	--	---	---

		<p>sigurnost pješaka i ograničenu, tj. primjerenu brzinu kretanja, time se legalizira postojeća praksa koja je uglavnom sigurna, budući da statistički pokazatelji ukazuju na izrazito nisku objektivnu ugroženost pješaka od strane vozača bicikala. Činjenica je da se nesreće između te dvije skupine ponekad događaju, ali trenutno su u jednako lošem položaju pred zakonom biciklisti koji se nogostupima kreću polagano i pažljivo i oni biciklisti koji divljanjem ugrožavaju pješake.</p> <p>Presedan za ovako nešto već postoji budući da je automobilima dopušteno zaustavljanje i parkiranje na nogostupu. Da bi se parkirali ili zaustavili na nogostupu, moraju se prvo nogostupom kretati i to se tolerira unatoč čl. 46. Zakona.</p> <p><u>Kvaliteta svjetala i reflektirajuća materija</u></p> <p>Smatramo da postojeće odredbe o svjetlima na biciklima nisu kvalitetno uređene. Prednje svjetlo na biciklu mora biti vidljivo sa 150 metara, stražnje sa 200 metara, a barem jedno od njih</p>	<p>Ova pitanja nisu predmet Zakona o sigurnosti prometa na cestama.</p>
--	--	--	---

		<p>mora biti vidljivo s boka s 50 metara.</p> <p>Osim toga, potrebno je ukinuti obavezu da vozači bicikla moraju na sebi imati reflektirajući prsluk ili reflektirajuću biciklističku odjeću u slučaju uredno funkcionalnih svjetala. Smatramo da bicikl mora imati propisane reflektirajuće elemente, ali na vozaču bicikla bi oni trebali biti obavezni samo u slučaju kvara svjetala. Opće je poznato da je reflektirajuća materija trećerazredna po osiguravanju vidljivosti vozača bicikla u odnosu na kvalitetna svjetla na biciklu. Još je manje učinkovita u slučaju magle i kiše. Uz to, vidljivost reflektirajuće materije ovisi o pogodnom kutu upada svjetala koji ju obasjavaju, čime ne garantira sigurnost. Ne-nošenje prsluka ne smije se kroz zakon dopustiti kao dodatno otegotnu okolnost u nesreći u kojoj vidljivost nije bila faktor. Pogotovo je neprihvatljivo da se uz izrazito slabu provedbu i postotak osvijetljenosti vozača bicikala postrožio zakon i obvezao sve vozače bicikala da imaju dodatnu opremu. Tek ako bi se uz visok postotak poštivanja odredbe o svjetlima (80% ili više) pokazalo da postoji visok stupanj stradavanja u noćnim uvjetima, postojalo</p>	
--	--	--	--

		<p>bi opravdanje da se propiše i dodatna oprema.</p> <p><u>Prijevoz drugih osoba na biciklu</u></p> <p>Članak 113.</p> <p>(1) Vozač bicikla, mopeda i motocikla mora upravljati vozilom na način kojim se ne umanjuje stabilnost vozila i ne ometaju drugi sudionici u prometu, a osobito ne smije skidati istodobno obje ruke s upravljača, pridržavati se za drugo vozilo, prevoziti, vuci ili gurati predmete koji ga mogu ometati u upravljanju vozilom ili ugrožavati druge sudionike u prometu.</p> <p>Članak 161.</p> <p>(1) Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti osobe starije od osam godina samo ako se na biciklu nalaze posebna sjedala za svaku osobu, držač za ruke i noge, odnosno pedale.</p> <p>(2) Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti dijete do osam godina starosti, ako je na biciklu ugrađeno posebno sjedalo, prilagođeno veličini djeteta i čvrsto spojeno s</p>	
--	--	--	--

		<p>biciklom te ako dijete na glavi nosi propisanu i uredno pričvršćenu zaštitnu kacigu.</p> <p>(3) Vozač bicikla, mopeda i motocikla ne smije prevoziti osobu koja u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.</p> <p>Analiza i prijedlozi izmjena članka 161.</p> <p>"(1) Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti osobe starije od osam godina samo ako se na biciklu nalaze posebna sjedala za svaku osobu, držač za ruke i noge odnosno pedale."</p> <p>Smatramo da postoje najmanje dva sporna elementa ovog stavka.</p> <p>Prvo, na drugom mjestu u Zakonu već je zabranjeno takvo korištenje bicikla, odnosno prijevoz tereta kojim bi se ugrozila stabilnost vozila, odnosno umanjila mogućnost upravljanja biciklom zbog koje bi se ometali drugi sudionici u prometu (čl. 113, st. 1.). Dakle, prijevoz drugih</p>	
--	--	---	--

		<p>osoba na neprimjerenom dijelu bicikla, poput upravljača, čime se umanjuje stabilnost bicikla, već je zabranjen. Za razliku od toga, putnik na nosaču tereta ne umanjuje u takvoj mjeri stabilnost bicikla da bi se na takav prijevoz putnika odnosila rečena odredba. Stoga smatramo da je ovaj stavak sam po sebi redundantan, odnosno ne ispunjava nikakvu stvarnu svrhu koja a) već nije ispunjena drugom odredbom ovog zakona ili b) koja uopće zahtijeva rješavanje.</p> <p>Naime, desetogodišnja statistika prometnih nesreća u kojima su sudjelovali bicikli ne pokazuje opravdanost u kriminaliziranju ovog ponašanja, tj. to nije široko rasprostranjeno delinkventno ponašanje koje zbog svojih zabilježenih negativnih posljedica treba suzbiti ovakvom represivnom odredbom. Za razliku od toga, s ciljem popularizacije bicikla kao uobičajenog prijevoznog sredstva za sve uzraste na malim udaljenostima, osobito u naseljima, smatramo da je potrebno dekriminalizirati svako ponašanje koje se u stvarnosti nije pokazalo kao opasno. Teret dokaza za opravdanost svake</p>	
--	--	---	--

		<p>zabrane i ograničenja leži na predlagачu zabrane, što u ovom slučaju nije učinjeno. Stoga smatramo nepotrebnim dio ove odredbe koji se odnosi na obavezu postojanja "posebnih sjedala za svaku osobu te držač za ruke i noge odnosno pedale" koja u praksi eliminira mogućnost prijevoza drugih osoba za većinu vlasnika bicikala te time smanjuje njegovu upotrebnu vrijednost i fleksibilnost.</p> <p>Umjesto toga, smatramo, na ovom je mjestu dovoljno podsjetiti na obavezu poštivanja odredbe članka 113. kako bi se postigao učinak odgovornosti vozača bicikala za sigurno, tj. predvidivo i stabilno upravljanje biciklom u prometu.</p> <p>Pogledamo li praksu europskih zemalja koje su dosegle mnogo više razine prometne sigurnosti, između ostaloga i poticanjem (a svakako ne kriminaliziranjem) neopasnog načina korištenja bicikla, vidjet ćemo da prijevoz osoba na teretnom prostoru bicikla uopće nije reguliran zakonom jer za time jednostavno nema potrebe. Eventualno se propisuju standardi i tehnički uvjeti</p>	
--	--	---	--

		<p>koje teretni dijelovi bicikla moraju zadovoljavati u ovom pogledu radi obostrane zaštite korisnika i proizvođača bicikala odnosno njihovih dijelova, no samo korištenje bicikala za prijevoz drugih osoba (osim djece) nema posebno mjesto u nadležnim zakonima koji uređuju cestovni promet.</p> <p>Nadalje, punoljetnost je nepotrebno visok dobni kriterij za ovakvu odredbu. Zakon već prepoznaje osobe starije od 16 godina kao sposobne za samostalno upravljanje biciklom, primjerice kroz oslobađanje obaveze korištenja kacige. Smatramo da se sukladno tome i granična dob za prijevoz drugih osoba treba spustiti na najviše 16 godina. To je dob u kojoj učenici srednjih škola već trebaju proći obuku sigurne vožnje, u skladu s programom prometnog odgoja i obrazovanja u kojem se taj sadržaj treba obraditi u prva dva razreda srednje škole (napomena: u siječnju 2013. ova tvrdnja nema uporište u propisima i praksi, ali u tom smjeru bi trebale ići izmjene nadležnih propisa koje su sada u toku od strane MZOŠ-a, HAK-a i MUPa). Stoga smatramo da nije opravdano uskraćivati im</p>	
--	--	--	--

		<p>mogućnost ravnopravnog sudjelovanja u prometu između 16. i 18. godine starosti. Dapače, već u toj dobi mogu osobito pomoći svojim roditeljima tako da, primjerice, mlađu bracu i sestre prevoze do škole biciklom, čime umanjuju ekonomsko opterećenje roditelja, ali i uklanjaju opasnost koju motorna vozila predstavljaju za druge sudionike u prometu osobito u blizini škola.</p> <p>"(2) Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti dijete do osam godina starosti, ako je na biciklu ugrađeno posebno sjedalo, prilagođeno veličini djeteta i čvrsto spojeno s biciklom te ako dijete na glavi nosi propisanu i uredno pričvršćenu zaštitnu kacigu."</p> <p>Primjedba o dobi koju smo izrekli u odnosu na stavak 1, odnosi se i na stavak 2 istog članka, u kojem se propisuje obavezna oprema za prijevoz djece mlade od 8 godina, a koju u ostalome podržavamo.</p> <p>S obzirom na sve rečeno u gornjoj primjedbi na stavak 1, predlažemo brisanje stavka 1 članka 161 te izmjenu stavka 2 na način da se dobna</p>	<p>Smatramo da bi se predloženim izmjenama</p>
--	--	--	--

		<p>granica spusti na 16 godina, uz zadržavanje zabrane prijevoza djece mlade od 8 godina ako na biciklu nije ugrađena sjedalica i nisu zadovoljeni ostali uvjeti, dok se prijevoz osoba starijih od 8 godina ne zabranjuje i ne uvjetuje daljnjim ograničenjima osim onima iz članka 113. ovog zakona.</p> <p>"(3) Vozač bicikla, mopeda i motocikla ne smije prevoziti osobu koja u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka."</p> <p>Promjenom u ZSPC-u iz 2008. godine kojom se ukida ekvivalentna odredba koja je u zakonu iz 2004. postojala za vozače ostalih vozila, briše se i ovaj stavak (Cl. 161, st. 3). Ranije je u članku 163 stajalo: "Vozač osobnog automobila ne smije na prednjem sjedalu prevoziti osobu koja je pod utjecajem alkohola ili droga".</p> <p>Vozačima bicikala, mopeda i motocikala ne može</p>	<p>ugrožavala sigurnost biciklista i osoba koje oni prevoze.</p>
--	--	---	--

		<p>se na odgovornost stavljati obaveza da pomoću instrumenata ili na drugi način nepobitno utvrđuju razinu alkohola ili prisutnost droga u organizmu osoba koje prevoze svojim vozilom. Stoga predlažemo brisanje navedenog stavka.</p> <p><u>Prelazak pješaka preko biciklističke staze</u></p> <p>Članci 129., 130. i 131. određuju obaveze pješaka za prelazak kolnika. U njih je potrebno dosljedno unijeti ekvivalentne odredbe za prelazak obilježene biciklističke staze.</p> <p style="text-align: center;">Članak 129.</p> <p>(1) Pješak je dužan preko kolnika i biciklističke staze ili trake prelaziti pažljivo i najkraćim putem, nakon što se prije stupanja na kolnik uvjeri da to može učiniti na siguran način.</p> <p>(2) Na cesti koja ima obilježene pješačke prijelaze ili posebno izgrađene prijelaze, odnosno prolaze za pješake, pješak je dužan pri prelaženju ceste kretati se tim prijelazima, odnosno prolazima ako oni nisu od njega udaljeni više od 50 m u naselju, odnosno 100 m izvan naselja.</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna</p>	<p>Smatramo da su važeće odredbe jasne i potpune te ih ne treba mijenjati na predloženi način.</p>
--	--	---	--

		<p>kaznit će se za prekršaj pješak ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.</p> <p>Članak 130.</p> <p>(1) Na obilježenome pješačkom prijelazu na kojem se prometom pješaka upravlja prometnim svjetlima za pješake, odnosno na raskrižju, pješak je dužan postupiti prema tim znakovima.</p> <p>(2) Na obilježenome pješačkom prijelazu ili raskrižju na kojem se prometom pješaka ne upravlja posebnim prometnim svjetlima za pješake, ali se prometom vozila upravlja prometnim svjetlima za vozila ili znacima koje daje ovlaštena osoba, pješaci mogu prelaziti preko kolnika samo dok je danim znakom dopušten prijelaz preko kolnika.</p> <p>(3) Na obilježenome pješačkom prijelazu na kojem se prometom ne upravlja prometnim svjetlima ni znacima što ih daje ovlaštena osoba, pješak je dužan prije stupanja na pješački prijelaz obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju.</p> <p>(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj pješak ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.</p> <p>Članak 131.</p> <p>(1) Pješak koji namjerava prijeći preko kolnika na</p>	
--	--	---	--

		<p>mjestu na kojem ne postoji obilježeni pješački prijelaz ne smije stupiti na kolnik ako time ometa promet vozila.</p> <p>(2) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj pješak ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.</p> <p><u>Korištenje privatnih snimki kao dokaznog materijala:</u></p> <p>Sve raširenija i dostupnija mogućnost upotrebe malih kamera za snimanje kretanja u prometu mora se iskoristiti kao aktivan doprinos sigurnosti prometa. Ovo jednako vrijedi za zaštitu biciklista od opasnih radnji drugih sudionika u prometu, kao i za zaštitu pješaka od biciklista koji svojim opasnim ponašanjem narušavaju sigurnost pješaka. Građani koji koriste vlastite kamere u prometu moraju imati i određeno jamstvo da će snimljeni materijal biti pravno valjana podloga da policija pokrene odgovarajuće prekršajne ili kaznene postupke protiv odgovornih počinitelja. Dakako, manipulacija snimljenim materijalom u svrhu lažiranja ili podmetanja dokaza najoštrije se mora kazniti. No zakon mora predvidjeti</p>	<p>Korištenje dokaznih sredstava u prekršajnom i kaznenom postupku regulirano je odredbama Prekršajnog zakona i Zakona o kaznenom postupku.</p>
--	--	---	---

			<p>mogućnost da policija samo temeljem dostavljene građanske prijave sa snimkom određenog događaja pokrene istražni postupak protiv počinitelja. Ako takve snimke služe kao valjan materijal u slučaju pljačke banke, zašto ne bi i u slučaju prometnih prekršaja?</p> <p><u>Zvučni znaci upozorenja (čl. 76.):</u></p> <p>Potrebno je izričito zabraniti trubljenje kojim se vozaču bicikla nešto pokušava "objasniti", poput "pedagoškog" upozorenja da se, po mišljenju vozača motornog vozila, ne bi smjeli kretati kolnikom. Takva upotreba uređaja za davanje zvučnih signala ima se smatrati agresijom i kao takvo treba biti kažnjiva.</p>	<p>Važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama jasno je propisano u kojim situacijama se upotrebljava zvučni znak upozorenja.</p>
22.	Jure Granić	55. i 221.	<p>Prijedlog:Članak 55. St.1. – 60 km/h za autobuse s mjestima za stajanje</p> <p>Obrazloženje: autobusi koji se koriste u gradskom prometu ponekad se koriste i u prigradskom prometu, na nekim gradskim prometnicama sa dvije ili više prometnih traka</p>	<p>Važećim odredbama jasno su propisana ograničenja za pojedine vrste vozila i smatramo da ih nije potrebno mijenjati.</p>

23.	UDRUGA HRVATSKE AUTOŠKOL E ANTE STARČEVI ĆA 24 52210 ROVINJ	199., 200., 202., 217.	<p>vožnja brzinom od 50 km/h stvara dodatne gužve i utječe na sigurnost ostalih sudionika. Cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila smiju se kretati samo vozila koja mogu razviti brzinu veću od 60 km/h i na kojoj je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 60 km/h.</p> <p>Prijedlog: Članak 221. – ukinuti ograničenje o snazi motora za mlade vozače</p> <p>Obrazloženje: kandidat za vozača se u autoškoli može osposobljavati na vozilu koje nema ograničenu snagu motora, vozački ispit polaže na tom istom vozilu, ali kada položi vozački ispit i dobije vozačku dozvolu nesmije upravljati tim istim ili sličnim vozilom. Ukoliko posjeduje vozačku dozvolu „C“ kategorije nema ograničenja snage za tu kategoriju. Isti slučaj je i sa „D“ kategorijom.</p> <p style="text-align: center;">članak 199.</p> <p>(1) Vozač vozila kategorije C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, I H i instruktor vožnje mladi vozač, kao i vozač B kategorije kojem je upravljanje vozilom osnovno zanimanje (taksist, vozači hitne pomoći, vozači u tvrdkama, I tjelima vlasti itd.) u vrijeme kada obavlja te poslove ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem drogaili lijekova ili ako u krvi ima alkohola.</p>	<p>Prijedlogom zakona je već brisano ograničenje snage motora osobnog automobila B kategorije kojim smiju upravljati mladi vozači.</p>
-----	---	---------------------------	--	--

		<p><i>Prijedlog:</i></p> <p>1) Vozač vozila kategorije C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, I H i instruktor vožnje kao i vozač B kategorije kojem je upravljanje vozilom osnovno zanimanje (taksist, vozači hitne pomoći, vozači u tvrdkama, i tjelima vlasti itd.) u vrijeme kada obavlja te poslove ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola.</p> <p>1A) Mladi vozači koji posjeduju vozačku dozvolu manje od 4 godina ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola.</p> <p><u>Obrazloženje:</u></p> <p>Statistka je pokazala da mladi vozači koji imaju manje od 4 godina vozačkog iskustva izazivaju velik broj prometnih nesreća pogotovo pod utjecajem alkohola. Isto tako iskusniji vozači sa više od 4 godina vozačkog iskustva manje izazivaju prometne nesreće iako u organizmu imaju količinu alkohola do 0,5 g/kg.</p> <p style="text-align: center;"><i>Članak 200.</i></p> <p>(3)Osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provode Hrvatski crveni križ i zdravstvene ustanove za pružanje prve pomoći koje ovlasti ministarstvo nadležno za zdravstvo.</p>	<p>Prijedlog se ne može prihvatiti jer smatramo da mladi vozači ne smiju imati alkohola u krvi bez obzira koliko dugo imaju vozačku dozvolu.</p> <p>Sukladno čl. 200. stavku 5. program, provedbu programa, uvjete i način osposobljavanja kandidata za vozača te najmanje jedinstvene minimalne izračunske elemente vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći propisuje ministar</p>
--	--	---	---

		<p><i>Prijedlog:</i></p> <p>Brisati stavak 3. i dodati novi tekst:</p> <p>(3) osposobljavanje kandidata za vozače iz nastavnog predmeta pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći provodi Hrvatski crveni križ, zdravstvene ustanove i autoškole koje ovlasti ministarstvo nadležno za zdravstva ili ministarstvo unutarnjih poslova.</p> <p><u>Obrazloženje:</u></p> <p>S obzirom na različite uvjete poslovanja ovisno o lokaciji ili kapacitetima autoškola kao i različitim organizacijskim sposobnostima pojedinih kadrova, neprihvatljivo je da to ne mogu raditi i autoškole jer u članku 200 st 1 to je jedinstven proces, a jedan dio autoškola to i sada obavlja te u stavku dva to provode autoškole.</p> <p style="text-align: center;"><i>Članak 202.</i></p> <p>4. najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače, B kategorije do 7 godina starosti, A1, A2, A i M kategorije do 10 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 12 godina starosti,</p> <p><i>Prijedlog:</i></p> <p>Brisati u stavku 1. točka 4. i dodati novi tekst:</p>	<p>nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove, kao i da između ostalog propíše uvjete o prostoru, nastavnim sredstvima i opremi za provođenje nastave iz predmeta "Pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći" i drugim uvjetima koje trebaju osigurati ustanove iz članka 200. stavka 3. Zakona</p> <p>S obzirom na trenutnu prosječnu starost vozila (A kategoriju 6,7 godina, B kategoriju 3,3 godine, C kategoriju 8,8 godina, D kategoriju 9,5 godina) smatramo da postojeće propise nije potrebno mijenjati.</p>
--	--	---	--

		<p>4. najmanje po jedno vozilo one kategorije za koju se obavlja osposobljavanje u vlasništvu ili zakupu opremljeno za osposobljavanje kandidata za vozače, B kategorije do 10 godina starosti, A1, A2, A i AM kategorije do 15 godina starosti, a za ostale kategorije vozilo do 20 godina starosti,</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Ovim Zakonom je propisana obveza provođenja preventivnih ili periodičnih tehničkih pregleda svih vozila koja sudjeluju u procesu osposobljavanja čime se dokazuje njihova tehnička ispravnost.</p> <p>Ograničavanje starosti na sedam godina za vozila B kategorije, odnosno na dvanaest godina za vozila ostalih kategorija, je i ekonomski neodrživo ako se zna, da na primjer, motocikl na godinu radi svega 4-6 mjeseci i u sedam godina prijeđe oko 9.000 kilometara. Isto tako, na vozilu D kategorije, autobusu, čija je cijena iznad 200.000 eura, godišnje se u prosjeku osposobi prosječno 25-30 polaznika tj. u dvanaest godina, koliko vozilo smije raditi u autoškoli, između 300 i 360 polaznika i za to vrijeme prijeđe maksimalno 85.000 – 90.000 kilometara. Poznavajući visinu troškova takvog vozila, jasno je da se ono u razdoblju od 12 godina ne može ni djelomično amortizirati pa je samim time postojeća zakonska odredba neodrživa. Svakome je jasno da je taj autobus ima tek razrađen motor, a ne da ga se mora ukloniti iz upotrebe.</p> <p>Obzirom na nove tehnologije ugradnje kvalitetnijih materijala u automobilskoj i motociklističkoj industriji, automobili i motocikli su</p>	
--	--	--	--

		<p>daleko kvalitetniji nego prije te mogu zadovoljiti potrebe u autoškolama više od 7 godina. Isto tako je važno napomenuti da autoškole nabavljaju vozila putem kredita ili leasinga koji u prosjeku traju pet ili sedam godina, pa kada bi vozilo napokon moglo privređivati, odnosno otplatiti samo sebe, potrebno ga je mijenjati. Napominjemo samo da primjerice u Njemačkoj, koja ima daleko viši standard nego Hrvatska, nema ograničenja glede starosti vozila za obuku već se na njemu može obučavati sve dokle je vozilo tehnički ispravno.</p> <p><u>U članku 202. stavak 4.</u></p> <p>(4) Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se prema jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, za pojedinu kategoriju vozila a koje propisuje minister nadležan za unutarnje poslove. Troškove osposobljavanja snosi kandidat za vozača.</p> <p>Tako da glasi:</p> <p>(4) Osposobljavanje kandidata za vozače obavlja se prema jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog sata za nastavni predmet Prometni propisi i sigurnosna pravila i Upravljanje vozilom, za pojedinu kategoriju vozila, za "B" kategorijom kao osnovicom, a koje kao minimalne propisuje i najmanje jedanput u dvije godine usklađuje,</p>	<p>S obzirom da je postojećim propisima propisana minimalna, odnosno najniža cijena osposobljavanja kandidata za vozače, razvidno je da autoškole mogu slobodno imati i veću cijenu osposobljavanja kandidata za vozače u svojim autoškolama, pa jedinstvene minimalne izračunske elemente vrijednosti nastavnog sata nije potrebno dopunjavati.</p>
--	--	---	--

		<p>prema zahtjevima Ministarstvo unutarnjih poslova.</p> <p>Obrazloženje: Obzirom na neprestani rast cijena nafte, redovnog inflatornog ciklusa, porasta troškova života i bruto plaća, kao i svih ostalih troškova poslovanja, jedinstvene minimalne izračunske elemente, kao važan zaštitni mehanizam u djelatnosti osposobljavanja vozača, potrebno je godišnje najmanje jedanput usklađivati s indeksom rasta cijena. Time se osigurava da minimalna zaštitna cijena uistinu to i bude, a ne da se autoškole dovedu u poziciju (kao sada) da ta cijena ne pokriva ni najosnovnije troškove. Situacija u kojoj neki troškovi poslovanja porastu skoro i 100% a jedinstveni minimalni izračunski elementi vrijednosti nastavnog sata ostanu nepromijenjeni opasna je za ovu djelatnost (koja se obavlja u općem interesu) jer izravno može utjecati na razinu kvalitete osposobljavanja. Neprimjenom takve metode nadalje se dozvoljava implementacija damping cijena u kombinaciji sa neprijavlivanjem stvarnih troškova i prevacivanjem istih iz zakonski oporezivih u neoporezive, najčešće na teret poreza i doprinosa, čime su ugroženi najviše sami instruktori-zaposlenici kao najbrojniji u samoj djelatnosti. (JIENS NISU MJENJANI OD DANA DONOŠENJA)</p> <p>Članak 217. st. 1, točka 1 1) AM, spada spadaju mopedi i motokultivatori: - minimalna starosna dob za kategoriju AM je 15</p>	
--	--	--	--

24.	Ana Krauthacker Lovrenović	2., 236.	<p>godina</p> <p>st. 1, točka 1 mijenjaju se i glasi:</p> <p>1) AM, spada spadaju mopedi i motokultivatori: - minimalna starosna dob za kategoriju AM je 14 godina</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Zadnjom promjenom Zakona minimalna starosna dob za polaganje AM kategorije smanjena je sa 16 na 15 godina. Kako to nije donijelo željene rezultate, već naprotiv, umjesto da se osobe osposobljavaju za vozače mopeda, na cesti su se sve češće počeli pojavljivati vozači mopeda mlađi od 15 godina – dakle osobe koje su bez mogućnosti osposobljavanja i vozačke dozvole. Mišljenja smo da je novonastala situacija daleko opasnija pa smatramo da je korisnije na cesti imati osposobljene sudionike u prometu bez obzira na starosnu dob.</p> <p>Molim da uvažite naše mišljenje te u ovu izmjenu i dopunu zakona uvedete da se sva vozila koja su u izvornom stanju (a riječ je o vozilima starijim od 30 godina) mogu registrirati bez nekih preinaka (kao treće stop svijetlo, pojasevi, klupe ili sjedala). Naime, nama ne žele više registrirati kao putničko vozilo, jer ne zadovoljavamo uvijete sadašnjeg zakona o sigurnosti na cestama (nemamo treće stop svjetlo, nemamo pojaseve i imamo klupe koje su bočno okrenute) Ovaj</p>	<p>Smanjivanjem minimalne dobi za upravljanje vozilima AM kategorije na 14 godina ugrožavala bi se sigurnost najmlađih vozača.</p> <p>Tehnički uvjeti kojima trebaju udovoljavati vozila u prometu na cestama kao i registracija vozila i uvjeti kojima trebaju udovoljavati oldtimeri regulirani su podzakonskim propisima, a ne Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>
-----	----------------------------	----------	--	--

25.	Udruga Roditelji u akciji RODA -	163.	<p>automobil tvornički nema ugrađene te elemente, te ako bi ih mi ugrađivali više nije vozilo u izvornom stanju. Sa takvim vozilima se ne pređe više od cca 1500 km na godinu, te se koriste isključivo za skupove, oldtimer show i prezentacije oldtimera.</p> <p>Nadam se da ćete uvažiti naše mišljenje kako bi svi ljubitelji Pinzgauera mogli registrirati svoja vozila. U RH ima cca 50 takvih vozila.</p> <p>Iako se predložene izmjene i dopune Zakona o sigurnosti cestovnog prometa ne dotiču obaveze pružanja zaštite djeci u prometu, želimo Vam obratiti pažnju na stavku u trenutnom Zakonu koja bi, uz malu promjenu, mogla znatno povećati sigurnost djece u slučaju prometne nesreće.</p> <p>Naime, Članak 163. dozvoljava prijevoz djece do 150 cm visine na prednjem sjedalu, izuzev kod djece visine 135 cm do 150 cm koja nisu vezana u posebnoj sigurnosnoj sjedalici/postolju i kod djece koja su vezana u sigurnosnoj sjedalici koja se postavlja suprotno smjeru vožnje ako je mjesto suvozača opremljeno zračnim jastukom koji nije deaktiviran. Istovremeno, brojne studije pokazale su da dijete smješteno na prednjem sjedalu podliježe znatno većem riziku ozljede uslijed prometne nesreće nego dijete smješteno na stražnjem sjedalu.</p> <p>Istina je da postoje situacije kada se dijete ne</p>	<p>Odredbes o prijevozu djece u potpunosti su usklađene s europskom pravnom stečevinom na tom području te ne možemo prihvatiti predložene izmjene, koje bi išle u suprotnom smjeru.</p>
-----	----------------------------------	------	---	---

		<p>može pravilno vezati na stražnjem sjedalu, dok može na prednjem. Međutim, ove situacije su vrlo rijetke. U velikoj većini slučajeva djeca putnici mogu se pravilno vezati na stražnjem sjedalu koristeći sigurnosnu sjedalicu, postolje ili pojas, odnosno vezati sistemom koji odgovara njihovom fizičkom razvoju. Stoga je stav Udruge Roditelji u akciji – RODA, nevladine organizacije koja već više od deset godina aktivno djeluje na promociji zaštite djece kao putnika u automobilima i u tom području slovi kao autoritet u Hrvatskoj i u regiji, da se opcija prijevoza djece na mjestu suvozača treba ograničiti samo na slučajeve kad opcija sigurnog prijevoza na stražnjem sjedalu nije moguća.</p> <p>Preciznije, predlažemo da se, s ciljem jačanja zaštite djece u svojstvu putnika u automobilima, najranjivije skupine u prometu u Hrvatskoj, Članak 163.7) zamijeni sljedećim tekstom:</p> <p><i>7) Vozač motornog vozila ne smije prevoziti dijete niže od 150 cm (alt. mlađe od 12 godina) na prednjem sjedalu osim ako je vezano u posebnoj sigurnosnoj sjedalici/postolju i ne postoji mogućnost da se ispravno veže na stražnjem sjedalu. Vozač motornog vozila ne smije prevoziti dijete smješteno u sigurnosnoj sjedalici okrenutoj suprotno od smjera vožnje na putničkom sjedalu zaštićenom prednjim zračnim jastukom, ako zračni jastuk nije deaktiviran, čak i u slučajevima kada se zračni jastuk automatski isključuje.</i></p> <p>Iako Direktivom Europskog vijeća 2014/37/EU</p>	
--	--	---	--

26.	Ivo Tomas Smrka 1 Nerežišća Brač	2.	<p>prijevoz djece na prednjem sjedalu nije izričito zabranjen, osim u slučaju korištenja posebne sigurnosne sjedalice koja se postavlja suprotno smjeru vožnje na sjedalu opremljenom prednjim zračnim jastukom koji nije deaktiviran, predložena promjena ojačala bi minimalne mjere zaštite propisane Direktivom i smanjile rizik ozljede djece putnika uslijed prometnih nesreća.</p> <p>Članak 2. stavak 29), „oldtimer“ - ako ne udovoljava kategoriji a stariji je od 30 godina da se izuzimanjem od homologacije dopusti kategoriziranje takvih vozila u neku drugu kategoriju kojoj udovoljava namjeni i propisima koji su važili u vrijeme proizvodnje.</p> <p>Sva vozila koja su starija od 30 godina a ne udovoljavaju posebnim propisima zbog svakodnevnog korištenja i ili modifikacija koje bi trajno izuzele navedena vozila iz kategorije 29), „oldtimer“ a zbog konstrukcije i sposobnosti su nezamjenjiva u raznim aktivnostima. kategorizacija nevedenih vozila sukladno o tipu i modelu proizvodnje a iz zakona nije čitljivo o kojoj se kategoriji radi jer dosadašnja tumačenja nisu bila sukladna specifikacijama proizvođača.</p> <p>Dozvoljavaju se izmjene i atestiranja vozila po važećim propisima ili po važećim atestim ukoliko su važeći propisi tehnički nedostižni.</p> <p>Da se poštuju propisi o kategoriji vozila i o izmjenama čiji su uvjeti propisani u vrijeme proizvodnje vozila a ne da se retroaktivno pokušava izbrisati nasljeđena i stečena prava.</p>	<p>Tehnički uvjeti kojima trebaju udovoljavati vozila u prometu na cestama kao i registracija vozila i uvjeti kojima trebaju udovoljavati oldtimeri regulirani su podzakonskim propisima, a ne Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.</p>
-----	----------------------------------	----	--	---

