



HRVATSKI SABOR

KLASA: 022-02/22-01/48

URBROJ: 65-22-02

Zagreb, 30. lipnja 2022.

**P.Z.E. br. 298**

**ZASTUPNICAMA I ZASTUPNICIMA  
HRVATSKOGA SABORA**

**PREDSJEDNICAMA I PREDSJEDNICIMA  
RADNIH TIJELA**

Na temelju članka 178. Poslovnika Hrvatskoga sabora u prilogu upućujem *Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 30. lipnja 2022. godine.

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Tomislava Mihotića, dr. sc. Alena Gospočića i Josipa Bilavera.

**PREDSJEDNIK**

**Gordan Jandroković**



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

KLASA: 022-03/21-01/92  
URBROJ: 50301-05/27-22-6

Zagreb, 30. lipnja 2022.

**PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA**

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

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 85/10. - pročišćeni tekst i 5/14. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske) i članka 172. Poslovnika Hrvatskoga sabora („Narodne novine“, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske i 123/20.), Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.

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

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i državne tajnike Tomislava Mihotića, dr. sc. Alena Gospočića i Josipa Bilavera.

  
3  
PREDSJEDNIK  
mr. sc. Andrej Plenković

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

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

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

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

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

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

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

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

Međutim, Zakon je potrebno izmijeniti i dopuniti radi daljnjeg usklađivanja zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije te radi detaljnijeg i jasnijeg propisivanja dijela prekršajnih odredbi.

Zbog stupanja na snagu Direktive (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249/49, od 31. 7. 2020.), kojom se propisuju posebna pravila o upućivanju vozača, ali i izmjenjuje već implementirana Direktiva u Zakon, a koja je do sada bila naslovljena kao Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i br. 3821/85 o socijalnim propisima vezanim uz djelatnost cestovnog prijevoza, te kojom se ukida Direktiva Vijeća 88/599/EEZ (SL L102, 11. 4. 2006.) (u daljnjem tekstu: Direktiva (EU) 2020/1057) bilo je nužno u Zakonu uvrstiti nove odredbe o upućivanju vozača kao i uskladiti postojeće odredbe Zakona s izmjenom već implementirane Direktive.

Iz navedenih razloga ovim Prijedlogom zakona predlaže se definiranje novih pojmova kao što su transnacionalna mjera i bilateralni prijevoz robe, zatim propisivanje posebnih pravila o upućivanju vozača (dužnost prijevoznika s poslovnim nastanom u drugoj državi članici koji

mora podnijeti izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju je vozač upućen, dužnost vozača ručnog bilježenja podataka o prelasku državne granice ili treće zemlje...), uređivanje načina bilateralne razmjene informacija putem sustava IMI (Informacijski sustav putem kojega prijevoznik koji upućuje vozača podnosi izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju upućuje vozača), te detaljnije i jasnije propisivanje dijela prekršajnih odredbi (bilo je potrebno određena ponašanja predvidjeti kao prekršaje kako bi se osigurala provedba Direktive (EU) 2020/1057 te povisiti novčane kazne za određene prekršaje, a sve kako bi se osigurala opća svrha prekršajnopравnih sankcija sukladno zakonu koji uređuje prekršaje i prekršajnopравne sankcije).

Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 10. svibnja 2018. donijela Strategiju za uvođenje eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj. Nadalje, Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj 23. prosinca 2020. donijela Nacionalni plan zamjene hrvatske kune eurom u kojem je dan pregled svih važnijih aktivnosti koje će sudionici priprema za uvođenje eura, iz privatnog i javnog sektora, provoditi u okviru priprema za uvođenje eura. S ciljem provedbe Nacionalnog plana zamjene hrvatske kune eurom Vlada Republike Hrvatske 16. rujna 2021. donijela je Zaključak o provedbi zakonodavnih aktivnosti povezanih s uvođenjem eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj kojim je utvrdila popis zakona i podzakonskih propisa koje je potrebno izmijeniti radi pune prilagodbe hrvatskog zakonodavstva uvođenju eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj, sukladno Odluci o donošenju Nacionalnog plana zamjene hrvatske kune eurom („Narodne novine“, broj 146/20.). Istim Zaključkom zadužena su tijela državne uprave da odgovarajuće izmjene relevantnih propisa pravovremeno upute u proceduru, a radi donošenja tih propisa u rokovima koji će omogućiti nesmetanu prilagodbu uvođenju eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj. Sukladno navedenom, a radi usklađivanja važećih propisa sa Zakonom o uvođenju eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj („Narodne novine, broj 57/22.) predlažemo ove izmjene i dopune Zakona, te se dvojno propisuju prekršajne odredbe i u kunama i u eurima.

Predloženim Zakonom uređuju se sljedeća osnovna pitanja:

- Opće odredbe – instrumenti usklađivanja
- Posebna pravila o upućivanju vozača
- Bilateralna razmjena informacija putem sustava IMI
- Prekršajne odredbe.

## **b) Posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći**

Donošenjem ovoga Zakona postiže se daljnje usklađivanje s pravnom stečevinom Europske unije u području socijalnih uvjeta za mobilne radnike u obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza.

Tako se Zakonom uspostavlja sigurnije, učinkovitije i socijalno odgovorniji sektor cestovnog prometa. Naime, da bi se navedeno realiziralo, potrebno je osigurati, s jedne strane, primjerene uvjete rada i socijalnu zaštitu za vozače te, s druge strane, primjerene uvjete poslovanja i poštenog tržišnog natjecanja za cestovne prijevoznike.

S tim u vezi, ovim Zakonom propisuju se posebna pravila, zahtjevi i mjere kontrole u pogledu upućivanju vozača koja se primjenjuju na poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzimaju transnacionalnu mjeru, kao i na vozače zaposlene u tim poduzećima.

Transnacionalna mjera podrazumijeva situaciju kada poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici upućuje vozače, za svoj račun i pod svojim vodstvom, na državno područje države članice na temelju ugovora sklopljenog između poduzeća koje upućuje i primatelja usluge koji posluje u toj državi članici, pod uvjetom da postoji radni odnos između poduzeća koje vrši upućivanje i vozača za vrijeme upućivanja.

Tako se za međunarodni prijevoz robe i putnika primjenjuje nova odredba kojom je propisana obaveza bilježenja vremena prelaska nacionalnih granica. Navedena obaveza razlikuje način na koji vozač bilježi takve podatke ovisno vrsti tahografa koji ima ugrađen u vozilo (analogni, digitalni ili pametni).

Nadalje, prijevoznici su dužni ispuniti određene administrativne zahtjeve prije početka upućivanja. Tako je propisana dužnost prijevoznika s poslovnim nastanom u drugoj državi članici da podnose izjavu o upućivanju putem informacijskog sustava nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju je vozač upućen.

Za pojedine prekršaje povišeni su iznosi novčanih kazni kako bi se osigurala opća svrha prekršajnopравnih sankcija, odnosno da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju, a sve u skladu sa zakonom koji uređuje prekršaje i prekršajnopравne sankcije.

Naposljetku, Republika Hrvatska kao država članica Europske unije preuzela je obvezu uvođenja eura kao službene valute, pa je stoga Zakon predviđen i kao reformska mjera (RM, EURO) te se istim propisuju prekršajne odredbe i u valuti eura, a koje će stupiti na snagu na dan uvođenja eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj.

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

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

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

**Članak 1.**

U Zakonu o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15. i 46/17.), u članku 1. iza riječi: „dokumentacija,“ dodaju se riječi: „pravila o upućivanju vozača,“.

**Članak 2.**

Članak 2. mijenja se i glasi:

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

– Direktiva 2002/15 EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju djelatnost mobilnog cestovnog prijevoza (SL L 80, 23. 3. 2002.)

– Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i br. 3821/85 o socijalnim propisima vezanim uz djelatnost cestovnog prijevoza, te kojom se ukida Direktiva Vijeća 88/599/EEZ – Izjave (Tekst značajan za EGP) (SL L 102, 11. 4. 2006.), kako je posljednji put izmijenjena Direktivom (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249, 31. 7. 2020.).

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

– Uredba (EZ) 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenih socijalnih propisa vezanih uz cestovni prijevoz, a kojom se mijenjaju uredbe Komisije (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98, te kojom se ukida Uredba Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (Tekst značajan za EGP) (SL L 102, 11. 4. 2006.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) br. 561/2006)

– Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (Tekst značajan za EGP) (SL L 60, 28. 2. 2014.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) br. 165/2014)

– Uredba Komisije (EU) br. 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 74, od 19. 3. 2016.).“.

### Članak 3.

Članak 3. mijenja se i glasi:

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

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

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

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

### Članak 4.

Članak 4. mijenja se i glasi:

„(1) Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

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

2. „*mjesto rada*“ je:

– mjesto sjedišta pravne osobe ili fizičke osobe - obrtnika, kao i mjesto podružnice pravne osobe ili fizičke osobe - obrtnika, bez obzira na to jesu li one smještene u istom mjestu kao i glavni ured ili glavno mjesto poslovanja, za koju osoba koja obavlja mobilnu aktivnost cestovnog prijevoza radi

– vozilo, koje mobilni radnici koriste pri obavljanju svojih aktivnosti u cestovnom prijevozu

– sva ostala mjesta u kojima se obavljaju aktivnosti vezane uz prijevoz

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

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

5. „*osoba koja obavlja mobilne aktivnosti u cestovnom prijevozu*“ je mobilni radnik i samozaposleni vozač

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



a) vrijeme provedeno u svim aktivnostima u cestovnom prijevozu, osobito:

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

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

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

7. „*razdoblja raspoloživosti*“ su razdoblja koja se isključuju iz radnog vremena, a znače:

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

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

9. „*tjedan*“ je razdoblje između ponedjeljka od 00.00 sati i nedjelje do 24.00 sata

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

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

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

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

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

### **Članak 5.**

Naziv glave III. mijenja se i glasi: „VREMENA VOŽNJE, PREKIDI VOŽNJE, DOKUMENTACIJA I POSEBNA PRAVILA O UPUĆIVANJU VOZAČA“.

### **Članak 6.**

Iza članka 11. dodaju se naslovi iznad članaka i članci 11.a, 11.b, 11.c, 11.d, 11.e i 11.f koji glase:

*„Primjena posebnih pravila o upućivanju vozača*

#### **Članak 11.a**

(1) Posebna pravila o upućivanju vozača iz članka 11.e i 11.f ovoga Zakona primjenjuju se na poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzima transnacionalnu mjeru i na vozače zaposlene u tim poduzećima.

(2) Transnacionalna mjera iz stavka 1. ovoga članka podrazumijeva situaciju kada poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici upućuje vozače, za svoj račun i pod svojim vodstvom, na državno područje države članice na temelju ugovora sklopljenog između poduzeća koje upućuje i primatelja usluge koji posluje u toj državi članici, pod uvjetom da postoji radni odnos između poduzeća koje vrši upućivanje i vozača za vrijeme upućivanja.

*Izuzeća za bilateralni prijevoz robe*

#### **Članak 11.b**

(1) Vozač se ne smatra upućenim kada obavlja bilateralni prijevoz robe.

(2) Izuzeće za bilateralni prijevoz robe primjenjuje se i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja jednu aktivnost utovara i/ili istovara u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač niti utovaruje niti istovaruje robu u istoj državi članici.

(3) Ako nakon bilateralnog prijevoza koji je započeo u državi članici poslovnog nastana i tijekom kojeg nije obavljena nijedna dodatna aktivnost slijedi bilateralni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana, izuzeće za dodatne aktivnosti iz stavka 2. ovoga članka primjenjuje se na najviše dvije dodatne aktivnosti istovara i/ili utovara.

*Izuzeća za bilateralni prijevoz putnika*

## Članak 11.c

(1) Vozač se ne smatra upućenim kada obavlja bilateralni prijevoz putnika.

(2) Izuzeće za bilateralni prijevoz putnika primjenjuje se i ako vozač, koji obavlja bilateralni prijevoz, povrh toga obavlja ukrcaj putnika jednom i/ili iskrcava putnike jednom u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač ne pruža usluge prijevoza putnika između dviju lokacija unutar prijedene države članice.

(3) Odredba iz stavka 2. ovoga članka primjenjuje se i na povratno putovanje.

## Članak 11.d

(1) Vozač se ne smatra upućenim kada obavlja prevoz kroz državno područje države članice bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.

(2) Vozač se ne smatra upućenim kada odrađuje početnu ili završnu cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza, ako sama cestovna dionica predstavlja bilateralni prijevoz.

(3) Vozač koji obavlja kabotažu kako je definirana Uredbom (EZ) br.1072/2009 i Uredbom (EZ) br. 1073/2009 smatra se upućenim vozačem.

(4) Upućivanje se smatra završenim kada vozač napusti državu članicu domaćina za vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza robe ili putnika.

(5) Razdoblje upućivanja ne može se zbrajati s prethodnim razdobljima upućivanja u kontekstu takvih međunarodnih prijevoza koje je izvršio isti vozač ili drugi vozač kojeg je taj vozač zamijenio.

*Zahtjevi i mjere kontrole u pogledu upućivanja vozača*

## Članak 11.e

(1) Prijevoznik s poslovnim nastanom u drugoj državi članici dužan je, najkasnije na početku upućivanja, služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI, podnijeti izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju je vozač upućen.

(2) Izjava iz stavka 1. ovoga članka mora sadržavati slijedeće informacije:

1. broj licencije Zajednice
2. podatke za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe za kontakt u državi članici poslovnog nastana radi povezivanja s nadležnim tijelima države članice domaćina u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja dokumenata ili obavijesti
3. ime i prezime, adresu boravišta i broj vozačke dozvole vozača
4. datum početka ugovora o radu vozača i pravo koje se na njega primjenjuje
5. predviđeni datum početka i kraja upućivanja

6. registarsku oznaku motornog vozila

7. vrstu prijevoza.

(3) Prijevoznik mora osigurati da vozač ima na raspolaganju i na zahtjev ovlaštene osobe predložiti slijedeće isprave:

- primjerak izjave o upućivanju podnesene u sustavu IMI
- dokaz da se prijevoz odvija u državi članici domaćinu, kao što je elektronički tovarni list (e-CMR) ili dokaz iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009
- zapise tahografa te posebice simbole država članica u kojima je vozač bio tijekom obavljanja međunarodnog cestovnog prijevoza ili kabotaže, u skladu sa zahtjevima u pogledu unosa informacija i vođenja evidencije sukladno Uredbi (EZ) br. 561/2006 i Uredbi (EU) br. 165/2014.

(4) Prijevoznik je dužan nakon razdoblja upućivanja, na izravan zahtjev nadležnih tijela država članica u koje je vozač bio upućen, putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI, dostaviti primjerke dokumenata iz stavka 2. ovoga članka, kao i dokumentaciju u vezi s naknadom vozača u odnosu na razdoblje upućivanja te njegov ugovor o radu ili jednakovrijedan dokument u smislu zakona kojim se uređuju radni odnosi te radne naloge koji se odnose na rad vozača i dokaz o isplatama.

(5) Prijevoznik je dužan dostaviti dokumentaciju iz stavka 3. ovoga članka putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI najkasnije dva mjeseca od datuma zahtjeva.

(6) Ako prijevoznik ne dostavi traženu dokumentaciju u roku iz stavka 5. ovoga članka, nadležna tijela države članice u koju je vozač bio upućen mogu putem sustava IMI od nadležnih tijela države članice poslovnog nastana zatražiti pomoć u skladu sa zakonom kojim se uređuju uvjeti rada i prava upućenog radnika.

(7) Ako je zahtjev za uzajamnu pomoć iz stavka 6. ovoga članka podnesen, nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika imaju pristup izjavi o upućivanju i drugim relevantnim informacijama koje je prijevoznik podnio putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI.

(8) Nadležna tijela države članice poslovnog nastana osiguravaju da nadležnim tijelima države članice u koju je vozač bio upućen dostave zatraženu dokumentaciju putem sustava IMI u roku od 25 radnih dana od dana podnošenja zahtjeva za uzajamnu pomoć.

(9) Za potrebe kontrole prijevoznik je dužan u javnom sučelju povezanom sa sustavom IMI redovito ažurirati izjave o upućivanju iz stavka 1. ovoga članka.

(10) Na vozače zaposlene u poduzećima s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzimaju transnacionalnu mjeru upućivanja radnika za svoj račun i pod svojim vodstvom, na državno područje države članice na temelju ugovora sklopljenog između poduzeća koje upućuje i primatelja usluge koji posluje u toj državi članici, u skladu sa zakonom kojim se uređuju uvjeti rada i prava upućenog radnika, primjenjuju se posebna pravila u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole.

*Dužnost vozača*

Članak 11.f

Vozač je dužan ručno bilježiti podatke o prelasku državne granice države članice ili treće zemlje sukladno članku 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014.“.

**Članak 7.**

U članku 12. stavak 3. mijenja se i glasi:

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

- analogne tahografe
- digitalne tahografe
- pametne tahografe.“.

Stavak 4. mijenja se i glasi:

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

U stavku 5. riječ: „obje“ zamjenjuje se riječju: „sve“.

**Članak 8.**

U članku 14. stavku 1. podstavku 5. riječi: „ili navoz“ brišu se.

Podstavak 9. mijenja se i glasi:

„– protiv radionice, voditelja radionice i tehničara nije pokrenut kazneni postupak za kazneno djelo koje se vodi po službenoj dužnosti te koje je počinjeno u obavljanju poslova u vezi s tahografom,“.

Podstavak 10. mijenja se i glasi:

„– ima na odgovarajući način uređen odnos s proizvođačem tahografa ili s ovlaštenim zastupnikom proizvođača za područje Republike Hrvatske, a vezano za postupak i poslove koje obavlja.“.

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

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

Dosadašnji stavak 2. postaje stavak 3.

### **Članak 9.**

U članku 15. stavku 1. iza podstavka 2. dodaje se novi podstavak 3. koji glasi:

„- da radionica ili njezini zaposlenici obavljaju poslove na tahografskim uređajima vozila izvan lokacije navedene u dozvoli,“.

Dosadašnji podstavci 3., 4. i 5. postaju podstavci 4. 5. i 6.

### **Članak 10.**

U članku 17. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) U središnjem informacijskom sustavu za prikupljanje, pohranjivanje, obradu i čuvanje tahografskih podataka vodi se evidencija o:

- izdanim dozvolama radionicama, izmjenama dozvola i pratećoj dokumentaciji
- ukinutim dozvolama te svim izmjenama i pratećoj dokumentaciji
- popisu elektroničkih ključeva radionica, opremi za plombiranje i popisu pečata
- podacima o tehničarima zaposlenim u radionici koji su osposobljeni za rad na tahografima i koji ispunjavaju uvjete za izdavanje kartica radionica
- podacima o stručnoj spremi, odnosno osposobljenosti tehničara, uključujući svjedodžbe o završenom školovanju i drugim odgovarajućim svjedodžbama
- podacima o svim izdanim karticama radionica pojedinim radionicama, odnosno tehničarima
- podacima o pojedinim karticama koje su izgubljene, ukradene ili o karticama koje su neispravne
- svim provedenim ispitivanjima tahografa.“.

Stavak 2. briše se.

Dosadašnji stavci 3., 4. i 5. postaju stavci 2., 3. i 4.

### **Članak 11.**

U članku 18. stavak 9. mijenja se i glasi:

„(9) Radionica je dužna u slučaju uklanjanja ili demontaže tahografa s uređaja presnimiti sve podatke koji su na njemu zabilježeni korištenjem kartice radionice i pohraniti podatke u središnji informacijski sustav za prikupljanje, pohranjivanje, obradu i čuvanje tahografskih podataka.

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

„(10) Radionica će iz uklonjenog ili demontiranog tahografa presnimiti podatke korištenjem kartice prijevoznika koju je vlasnik vozila u tu svrhu uručio radionici i te podatke predati vlasniku vozila na odgovarajućem mediju.“.

### **Članak 12.**

Članak 21. mijenja se i glasi:

„(1) Javna ovlast izdavatelja kartica obuhvaća:

- ulogu nacionalnog certifikacijskog tijela, izdavatelja tahografskih kartica i proizvođača tahografskih kartica i vođenje pripadajućih evidencija

- uslugu prikupljanja, pohranjivanja, obrade i čuvanja tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu

- osigurava povezivanje i razmjenu podataka iz evidencija i registara s područja cestovnog prometa.

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

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

### **Članak 13.**

U članku 31. iza stavka 1. dodaju se novi stavci 2. i 3. koji glase:

„(2) Provjere na cesti iz stavka 1. ograničene su na aspekte koji se mogu učinkovito provjeriti s pomoću tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka, a sveobuhvatna provjera iz stavka 1. može se provesti samo u prostorima tvrtki.

(3) Tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište upravitelja prijevoza ili drugu osobu ili subjekt kako bi prije kraja provjere na cesti pružio bilo koje dokaze koji se u tom trenutku ne nalaze u vozilu čime se ne dovodi u pitanje obveza vozača da osigura pravilnu upotrebu tahografske opreme.“.

Dosadašnji stavci 2. do 6. postaju stavci 4. do 8.

### **Članak 14.**

U članku 33. stavku 4. podstavak 2. mijenja se i glasi:

„- država prebivališta / boravišta vozača,“.

### **Članak 15.**

U članku 34. stavku 3. iza riječi: „zahtjevu,“ dodaju se riječi: „ili uvidom u podatke koji su preneseni u središnji sustav za obradu tahografskih podataka“.

### **Članak 16.**

Iza članka 36. dodaje se članak 36.a koji glasi:

#### **„Članak 36.a**

(1) Najmanje jednom svakih šest mjeseci informacije bilateralno stavljene na raspolaganje na temelju članka 22. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006, razmjenjuju se između imenovanih tijela prijavljenih Komisiji u skladu s člankom 36. ovoga Zakona, na temelju obrazloženog zahtjeva države članice u pojedinačnim slučajevima.

(2) Države članice dostavljaju informacije iz stavka 1. ovoga članka u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva, odnosno u kraćem roku ukoliko je isti dogovoren.

(3) U hitnim slučajevima ili u slučajevima kada je potreban samo jednostavan uvid u registre informacije iz stavka 1. ovoga članka dostavljaju se u roku od tri radna dana od primitka zahtjeva.

(4) Država članica u roku od deset radnih dana od primitka zahtjeva obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev o potrebnoj nadopuni zahtjeva te ako zahtjev nije dopunjen isti može biti odbijen.

(5) Ako je teško ili nemoguće postupiti po zahtjevu, država članica u roku od deset radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev navodeći utemeljene razloge, a u cilju zajedničkog pronalaska rješenja.

(6) U slučaju stalnih kašnjenja u pružanju informacija državi članici na čije je državno područje radnik upućen, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.

(7) Podaci iz izvjava o upućivanju pohranjuju se u repozitorij sustava IMI u svrhu provjera u razdoblju od 24 mjeseca.

(8) Razmjena informacija predviđena u ovom članku provodi se putem sustava IMI.“

### **Članak 17.**

Članak 38. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

– naredi, dopusti ili omogući da vozač posjeduje više od jedne valjane kartice vozača, koristi više od jedne vlastite kartice, koristi tuđu karticu ili koristi karticu koja je neispravna ili je istekla (članak 27. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili članak 11. stavak 4. AETR-a)



– naredi, dopusti ili omogućiti da vozač prikrije, taji ili uništi podatke zabilježene na tahografskom listiću ili podatke pohranjene u tahografu ili kartici vozača ili podatke ispisane s tahografa, rukuje tahografom, tahografskim listićem ili karticom vozača na način koji može dovesti do prikrivanja, tajenja ili uništavanja podataka i/ili ispisanih informacija, ili se u vozilu nalazi uređaj koji bi se mogao koristiti u navedene svrhe (članak 32. stavak 3. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili članak 12. stavak 8. AETR-a)

– ne vodi evidenciju o radnom vremenu mobilnih radnika ili je ne vodi na način propisan pravilnikom kojim se uređuje način prijenosa podataka i način vođenja evidencije iz tahografa (članak 9. stavak 2. i članak 9. stavak 5.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 7.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. podstavka 1. i 2. ovoga članka.“

### **Članak 18.**

Iza članka 38. dodaje se članak 38.a koji glasi:

#### **„Članak 38.a**

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 3.310,00 do 6.630,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

– naredi, dopusti ili omogućiti da vozač posjeduje više od jedne valjane kartice vozača, koristi više od jedne vlastite kartice, koristi tuđu karticu ili koristi karticu koja je neispravna ili je istekla (članak 27. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili članak 11. stavak 4. AETR-a)

– naredi, dopusti ili omogućiti da vozač prikrije, taji ili uništi podatke zabilježene na tahografskom listiću ili podatke pohranjene u tahografu ili kartici vozača ili podatke ispisane s tahografa, rukuje tahografom, tahografskim listićem ili karticom vozača na način koji može dovesti do prikrivanja, tajenja ili uništavanja podataka i/ili ispisanih informacija, ili se u vozilu nalazi uređaj koji bi se mogao koristiti u navedene svrhe (članak 32. stavak 3. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili članak 12. stavak 8. AETR-a)

– ne vodi evidenciju o radnom vremenu mobilnih radnika ili je ne vodi na način propisan pravilnikom kojim se uređuje način prijenosa podataka i način vođenja evidencije iz tahografa (članak 9. stavak 2. i članak 9. stavak 5.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 3.310,00 do 6.630,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.980,00 do 3.310,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 920,00 do 1.980,00 eura kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. podstavka 1. i 2. ovoga članka.“.

### **Članak 19.**

Članak 39. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

- ne upozna mobilne radnike s propisima iz članka 9. stavka 1. ovoga Zakona
- ne osigura na zahtjev mobilnih radnika preslike evidencija o obavljenim radnim satima (članak 9. stavak 4.)
- radionica nema oglasnu ploču na uočljivom mjestu i/ili ne sadržava oznaku dozvole i oznaku plombiranja, obavijesti, naloge i upozorenja nadležnih tijela (članak 18. stavak 8.)
- ne preuzme odgovarajuće podatke s jedinice u vozilu i vozačeve kartice u rokovima i na način propisan člankom 1. stavkom 3. i 4. Uredbe komisije (EU) br. 581/2010 (članak 1. stavak 3. i članak 4. Uredbe komisije (EU) br. 581/2010).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 20.**

Iza članka 39. dodaje se članak 39.a koji glasi:

#### **„Članak 39.a**

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 660,00 do 1.980,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

- ne upozna mobilne radnike s propisima iz članka 9. stavka 1. ovoga Zakona
- ne osigura na zahtjev mobilnih radnika preslike evidencija o obavljenim radnim satima (članak 9. stavak 4.)
- radionica nema oglasnu ploču na uočljivom mjestu i/ili ne sadržava oznaku dozvole i oznaku plombiranja, obavijesti, naloge i upozorenja nadležnih tijela (članak 18. stavak 8.)
- ne preuzme odgovarajuće podatke s jedinice u vozilu i vozačeve kartice u rokovima i na način propisan člankom 1. stavkom 3. i 4. Uredbe komisije (EU) br. 581/2010 (članak 1. stavak 3. i članak 4. Uredbe komisije (EU) br. 581/2010).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 660,00 do 1.980,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 260,00 do 660,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 21.**

Članak 40. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se pravna osoba ako:

– poslove iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona obavlja bez dozvole ministarstva nadležnog za promet (članak 12. stavak 1.)

– vozila čija je najveća dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3,5 t i autobusi nemaju ugrađen tahograf u skladu s aktima iz članka 2. ovoga Zakona (članak 3. stavak 1.)

– ne obavlja poslove sukladno izdanoj dozvoli i/ili obavlja poslove na lokaciji koja nije navedena u dozvoli (članak 12. stavak 6.)

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

– obavlja postupke i poslove radionice koji nisu u skladu s odredbama posebnog propisa kojim se uređuje način obavljanja postupaka i poslova radionice (članak 14. stavak 3.)

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

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

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 25.000,00 do 50.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 22.**

Iza članka 40. dodaje se članak 40.a koji glasi:

„Članak 40.a

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 3.310,00 do 6.630,00 eura kaznit će se pravna osoba ako:

- poslove iz članka 12. stavka 1. ovoga Zakona obavlja bez dozvole ministarstva nadležnog za promet (članak 12. stavak 1.)
- vozila čija je najveća dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3,5 t i autobusi nemaju ugrađen tahograf u skladu s aktima iz članka 2. ovoga Zakona (članak 3. stavak 1.)
- ne obavlja poslove sukladno izdanoj dozvoli i/ili obavlja poslove na lokaciji koja nije navedena u dozvoli (članak 12. stavak 6.)
- ne obavijesti Ministarstvo o promjenama vlasništva, vođitelja ili tehničara u roku od osam dana od dana promjene (članak 12. stavak 9.)
- obavlja postupke i poslove radionice koji nisu u skladu s odredbama posebnog propisa kojim se uređuje način obavljanja postupaka i poslova radionice (članak 14. stavak 3.)
- u roku od tri dana od primitka rješenja o oduzimanju dozvole ne preda Ministarstvu sve kartice radionice, sredstva za plombiranje i svu dokumentaciju i evidencije koje je dužna voditi (članak 15. stavak 3.)
- omogućiti da zahvate na tahografima i opremi obavlja tehničar koji ne posjeduje važeću potvrdu o stručnoj osposobljenosti (članak 18. stavak 6.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 3.310,00 do 6.630,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.980,00 do 3.310,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 23.**

Članak 41. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogućiti da vozač:

- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet sati za više od četiri sata i 30 minuta bez stanke ili odmora od najmanje četiri sata i 30 minuta ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)
- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od deset sati za više od pet sati bez stanke ili odmora od barem četiri sata i 30 minuta ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)
- prekorači tjedno vrijeme vožnje za više od 14 sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)
- prekorači ukupno maksimalno dvotjedno vrijeme vožnje za više od 22 sata i 30 minuta (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 4.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 24.**

Iza članka 41. dodaje se članak 41.a koji glasi:

#### **„Članak 41.a**

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 660,00 do 1.320,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogući da vozač:

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet sati za više od četiri sata i 30 minuta bez stanke ili odmora od najmanje četiri sata i 30 minuta ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od deset sati za više od pet sati bez stanke ili odmora od barem četiri sata i 30 minuta ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači tjedno vrijeme vožnje za više od 14 sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)

– prekorači ukupno maksimalno dvotjedno vrijeme vožnje za više od 22 sata i 30 minuta (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 660,00 do 1.320,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 260,00 do 530,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 190,00 do 390,00 eura kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 25.**

Članak 42. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

– ako vozila čija je najveća dopuštena masa uključujući prikolicu ili poluprikolicu prelazi 3,5 tona ili vozila koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba

uključujući i vozača te su namijenjena za tu svrhu nemaju ugrađen tahograf (članak 3. stavak 1.)

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

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

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

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 25.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 7.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaj iz stavka 1. podstavka 1. ovoga članka.“.

## **Članak 26.**

Iza članka 42. dodaje se članak 42.a koji glasi:

### **„Članak 42.a**

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 1.980,00 do 3.310,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

– ako vozila čija je najveća dopuštena masa uključujući prikolicu ili poluprikolicu prelazi 3,5 tona ili vozila koja su konstruirana ili trajno prilagođena za prijevoz više od devet osoba uključujući i vozača te su namijenjena za tu svrhu nemaju ugrađen tahograf (članak 3. stavak 1.)

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

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

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

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 1.980,00 do 3.310,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 920,00 do 1.980,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

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

### **Članak 27.**

Iza članka 43. dodaje se članak 43.a koji glasi:

#### **„Članak 43.a**

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 390,00 do 1.190,00 eura kaznit će se pravna osoba ako od mobilnog radnika koji radi kod više poslodavaca ne zatraži evidenciju ili izračun radnog vremena koje je mobilni radnik obavio za drugog poslodavca (članak 5. stavak 3.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 390,00 do 1.190,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 130,00 do 260,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 28.**

Članak 44. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogući da vozač:

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za više od dva sata, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za više od dva sata, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači tjedno vrijeme vožnje od devet do 14 sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)

– prekorači ukupno maksimalno dvotjedno vrijeme vožnje od 15 do najviše 22 sata i 30 minuta (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a)

– prekorači vrijeme vožnje za više od jednog sata i 30 minuta (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 7. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata i 30 minuta, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

- koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
- koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, kraći od sedam sati (članak 8. stavak 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 3. AETR-a)
- koristi skraćeni tjedni odmor kraći od 20 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- koristi tjedni odmor kraći od 36 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora za više od 12 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora za više od 12 sati (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- koristi tjedno razdoblje odmora nakon 12 uzastopnih razdoblja od 24 sata kraće od 65 sati (članak 8. stavak 6.a točka b podtočka ii. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači razdoblje vožnje između 22:00 i 6:00 sati dulje od četiri sata i 30 minuta, ako vozilo nema višečlanu posadu (članak 8. stavak 6.a točka d Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 48 sati za više od 12 sati, ako je mogućnost produljenja na 60 sati već iskorištena unutar razdoblja od četiri mjeseca (članak 5. stavak 2.)
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati za više od deset sati, ako odstupanje iz članka 5. stavka 2. nije utvrđeno (članak 8. stavci 1. i 2.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba na pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

## **Članak 29.**

Iza članka 44. dodaje se članak 44.a koji glasi:

### **„Članak 44.a**

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 530,00 do 1.060,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogući da vozač:



- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za više od dva sata, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)
- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za više od dva sata, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)
- prekorači tjedno vrijeme vožnje od devet do 14 sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)
- prekorači ukupno maksimalno dvotjedno vrijeme vožnje od 15 do najviše 22 sata i 30 minuta (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a)
- prekorači vrijeme vožnje za više od jednog sata i 30 minuta (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 7. AETR-a)
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata i 30 minuta, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
- koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
- koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, kraći od sedam sati (članak 8. stavak 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 3. AETR-a)
- koristi skraćeni tjedni odmor kraći od 20 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- koristi tjedni odmor kraći od 36 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora za više od 12 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora za više od 12 sati (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- koristi tjedno razdoblje odmora nakon 12 uzastopnih razdoblja od 24 sata kraće od 65 sati (članak 8. stavak 6.a točka b podtočka ii. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– prekorači razdoblje vožnje između 22:00 i 6:00 sati dulje od četiri sata i 30 minuta, ako vozilo nema višečlanu posadu (članak 8. stavak 6.a točka d Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 48 sati za više od 12 sati, ako je mogućnost produljenja na 60 sati već iskorištena unutar razdoblja od četiri mjeseca (članak 5. stavak 2.)

– prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati za više od deset sati, ako odstupanje iz članka 5. stavka 2. nije utvrđeno (članak 8. stavci 1. i 2.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 530,00 do 1.060,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 190,00 do 390,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 130,00 do 260,00 eura kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 30.**

Članak 45. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

– ako postupi suprotno odredbi članka 32. stavka 1. i članka 33. stavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014

– ako postupi suprotno odredbi članka 33. stavka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili AETR-a.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 31.**

Iza članka 45. dodaje se članak 45.a koji glasi:

„Članak 45.a

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 530,00 do 1.060,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

– ako postupi suprotno odredbi članka 32. stavka 1. i članka 33. stavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014

– ako postupi suprotno odredbi članka 33. stavka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili AETR-a.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 530,00 do 1.060,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

**Članak 32.**

Članak 46. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogući da vozač:

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za vrijeme od jednog do najviše dva sata, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za vrijeme od jednog do najviše dva sata, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači tjedno vrijeme vožnje od četiri do najviše devet sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)

– prekorači maksimalno ukupno dvotjedno vrijeme vožnje za deset do najviše 15 sati (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a)

– prekorači vrijeme vožnje za više od pola sata do najviše jednog sata i 30 minuta (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 7. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata i 30 minuta, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, od jednog sata do najviše dva sata kraći od propisanog člankom 8. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006

– koristi skraćeni tjedni odmor, od dva sata do četiri sata kraći od propisanog (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– koristi tjedni odmor, od tri sata do najviše devet sati kraći od propisanog, ako skraćeno tjedno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a),

– prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora od tri do najviše 12 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora od tri do najviše 12 sati (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– koristi tjedno razdoblje odmora nakon 12 uzastopnih razdoblja od 24 sata za dva sata kraće (članak 8. stavak 6.a točka b podtočka ii. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– prekorači razdoblje vožnje između 22:00 i 6:00 sati dulje od tri sata do najviše četiri sata i 30 minuta, ako vozilo nema višečlanu posadu (članak 8. stavak 6.a točka d Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 48 sati za osam do najviše 12 sati, ako je mogućnost produljenja na 60 sati već iskorištena unutar razdoblja od četiri mjeseca (članak 5. stavak 2.)

– prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati za pet do najviše deset sati, ako odstupanje iz članka 5. stavka 2. nije utvrđeno (članak 8. stavci 1. i 2.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.500,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 33.**

Iza članka 46. dodaje se članak 46.a koji glasi:

#### **„Članak 46.a**

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 260,00 do 660,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogući da vozač:

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za vrijeme od jednog do najviše dva sata, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za vrijeme od jednog do najviše dva sata, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači tjedno vrijeme vožnje od četiri do najviše devet sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)

– prekorači maksimalno ukupno dvotjedno vrijeme vožnje za deset do najviše 15 sati (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a)

- prekorači vrijeme vožnje za više od pola sata do najviše jednog sata i 30 minuta (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 7. AETR-a)
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata i 30 minuta, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
- koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
- koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, od jednog sata do najviše dva sata kraći od propisanog člankom 8. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006
- koristi skraćeni tjedni odmor, od dva sata do četiri sata kraći od propisanog (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- koristi tjedni odmor, od tri sata do najviše devet sati kraći od propisanog, ako skraćeno tjedno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora od tri do najviše 12 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora od tri do najviše 12 sati (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- koristi tjedno razdoblje odmora nakon 12 uzastopnih razdoblja od 24 sata za dva sata kraće (članak 8. stavak 6.a točka b podtočka ii. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači razdoblje vožnje između 22:00 i 6:00 sati dulje od tri sata do najviše četiri sata i 30 minuta, ako vozilo nema višečlanu posadu (članak 8. stavak 6.a točka d Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 48 sati za osam do najviše 12 sati, ako je mogućnost produljenja na 60 sati već iskorištena unutar razdoblja od četiri mjeseca (članak 5. stavak 2.)
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati za pet do najviše deset sati, ako odstupanje iz članka 5. stavka 2. nije utvrđeno (članak 8. stavci 1. i 2.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 260,00 do 660,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 130,00 do 260,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 60,00 do 190,00 eura kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### Članak 34.

Članak 47. mijenja se i glasi:

„(1) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 4.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogući da vozač:

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za najviše jedan sat, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za najviše jedan sat, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači tjedno vrijeme vožnje do najviše četiri sata (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)

– prekorači maksimalno ukupno dvotjedno vrijeme vožnje do najviše deset sati (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a)

– prekorači vrijeme vožnje za najviše pola sata (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 7. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, kraće do jednog sata od propisanog (članak 8. stavak 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 3. AETR-a)

– koristi skraćeni tjedni odmor kraći do dva sata od propisanog (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– koristi tjedni odmor kraći do tri sata od propisanog, ako skraćeno tjedno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora za manje od tri sata (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)

– prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora za manje od tri sata (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 4.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz članka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 do 700,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 35.**

Iza članka 47. dodaje se članak 47.a koji glasi:

#### **„Članak 47.a**

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 260,00 do 530,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi, dopusti ili omogući da vozač:

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za najviše jedan sat, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za najviše jedan sat, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 1. AETR-a)

– prekorači tjedno vrijeme vožnje do najviše četiri sata (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 2. AETR-a)

– prekorači maksimalno ukupno dvotjedno vrijeme vožnje do najviše deset sati (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 6. stavak 3. AETR-a)

– prekorači vrijeme vožnje za najviše pola sata (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 7. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

– koristi dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)

- koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 2. AETR-a)
  - koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, kraće do jednog sata od propisanog (članak 8. stavak 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 3. AETR-a)
  - koristi skraćeni tjedni odmor kraći do dva sata od propisanog (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
  - koristi tjedni odmor kraći do tri sata od propisanog, ako skraćeno tjedno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
  - prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora za manje od tri sata (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a)
  - prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora za manje od tri sata (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članak 8. stavak 6. AETR-a).
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 260,00 do 530,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz članka 1. ovoga članka.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 60,00 do 130,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 30,00 do 90,00 eura kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.“.

### **Članak 36.**

Članak 48. mijenja se i glasi:

„Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač:

- ako postupi suprotno odredbi članka 34. stavaka 1., 2., 3. i 5. Uredbe (EU) br. 165/2014
- ako postupi suprotno odredbi članka 36. Uredbe (EU) br. 165/2014
- ako nije zabilježio sve potrebne podatke za razdoblje u kojem tahograf nije radio ili je radio neispravno i nije ispravno mogao zabilježiti podatke (članak 37. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014)
- ako se u vozilu opremljenim digitalnim tahografom nalazi više od jednog vozača, a njegova kartica vozača nije umetnuta u odgovarajući utor na tahografu (članak 34. stavak 4. točka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014)
- ako se u vozilu opremljenim analognim tahografom nalazi više od jednog vozača, a vozač ne mijenja tahografske listiće na način da se relevantni podaci zabilježe na tahografskom listiću onog vozača koji vozi. (članak 34. stavak 4. točka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014)



– ako ručno ne zabilježi podatak o prelasku državne granice u skladu s člankom 11.f ovoga Zakona.“.

### **Članak 37.**

Iza članka 48. dodaje se članak 48.a koji glasi:

#### **„Članak 48.a**

Novčanom kaznom u iznosu od 390,00 do 1.320,00 eura kaznit će se za prekršaj vozač:

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

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

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

– ako se u vozilu opremljenim digitalnim tahografom nalazi više od jednog vozača, a njegova kartica vozača nije umetnuta u odgovarajući utor na tahografu (članak 34. stavak 4. točka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014)

– ako se u vozilu opremljenim analognim tahografom nalazi više od jednog vozača, a vozač ne mijenja tahografske listiće na način da se relevantni podaci zabilježe na tahografskom listiću onog vozača koji vozi. (članak 34. stavak 4. točka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014)

– ako ručno ne zabilježi podatak o prelasku državne granice u skladu s člankom 11.f ovoga Zakona.“.

### **Članak 38.**

Članak 49. mijenja se i glasi:

„Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač:

– ako ne dostavi u pisanom obliku poslodavcu kod kojeg je zaposlen izračun radnog vremena koje je obavio za drugog poslodavca (članak 5. stavak 4.)

– ako ne postupi sukladno odredbi članka 8. stavka 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članka 8. stavka 8. AETR-a

– ako ne postupi sukladno odredbi članka 12. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članka 9. AETR-a.“.

### **Članak 39.**

Iza članka 49. dodaju se članci 49.a, 49.b i 49.c koji glase:

## „Članak 49.a

Novčanom kaznom u iznosu od 60,00 do 190,00 eura kaznit će se za prekršaj vozač:

- ako ne dostavi u pisanom obliku poslodavcu kod kojeg je zaposlen izračun radnog vremena koje je obavio za drugog poslodavca (članak 5. stavak 4.)
- ako ne postupi sukladno odredbi članka 8. stavka 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članka 8. stavka 8. AETR-a
- ako ne postupi sukladno odredbi članka 12. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili članka 9. AETR-a.

## Članak 49.b.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

- mobilni radnici ne prekidaju radno vrijeme stankom koja traje najmanje 30 minuta ako ukupni zbroj do tada obavljenih radnih sati iznosi između šest i devet sati, odnosno stankom od najmanje 45 minuta ako ukupni zbroj radnih sati iznosi više od devet sati, ili u slučaju da su stanke raspodijeljene na više razdoblja tijekom radnog vremena, stanke ne traje najmanje 15 minuta (članak 6. stavak 2.)
- ukupno radno vrijeme mobilnih radnika koji obavljaju noćni rad traje dulje od deset sati unutar svakog 24-satnog razdoblja (članak 7. stavak 1.)
- do početka upućivanja ne podnese izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI u koju je vozač upućen (članak 11.e stavak 1.)
- ne osigura da vozač ima na raspolaganju isprave iz članka 11.e stavak 3. ovoga Zakona (članak 11.e stavak 3.),
- u javnom sučelju povezanim sa sustavom IMI ne ažurira izjave o upućivanju iz članka 11.d stavka 1. ovoga Zakona (članak 11.e stavak 9.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. podstavaka 1. i 2. ovoga članka.

## Članak 49.c

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 530,00 do 1.060,00 eura kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

- mobilni radnici ne prekidaju radno vrijeme stankom koja traje najmanje 30 minuta ako ukupni zbroj do tada obavljenih radnih sati iznosi između šest i devet sati, odnosno stankom od najmanje 45 minuta ako ukupni zbroj radnih sati iznosi više od devet sati, ili u slučaju da su stanke raspodijeljene na više razdoblja tijekom radnog vremena, stanke ne traje najmanje 15 minuta (članak 6. stavak 2.)
- ukupno radno vrijeme mobilnih radnika koji obavljaju noćni rad traje dulje od deset sati unutar svakog 24-satnog razdoblja (članak 7. stavak 1.)
- do početka upućivanja ne podnese izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI u koju je vozač upućen (članak 11.e stavak 1.)
- ne osigura da vozač ima na raspolaganju isprave iz članka 11.e stavak 3. ovoga Zakona (članak 11.e stavak 3.)
- u javnom sučelju povezanim sa sustavom IMI ne ažurira izjave o upućivanju iz članka 11.d stavka 1. ovoga Zakona (članak 11.e stavak 9.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 530,00 do 1.060,00 eura kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 190,00 do 390,00 eura kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 130,00 do 260,00 eura kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. podstavaka 1. i 2. ovoga članka.“.

## PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

### Članak 40.

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

(2) Postupci izdavanja dozvola za obavljanje poslova radionice koji su započeti, a nisu dovršeni do stupanja na snagu ovoga Zakona, dovršit će se prema odredbama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15. i 46/17.).

### Članak 41.

(1) Izuzeća za dodatne aktivnosti iz članka 11.b stavaka 2. i 3. koji je dodan člankom 6. ovoga Zakona prestaju važiti onog dana od kojeg se, sukladno odredbi članka 8. stavka 1. podstavka 4. Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi

pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. podstavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014.

(2) Izuzeća za dodatne aktivnosti iz članka 11.c stavka 2. koji je dodan člankom 6. ovoga Zakona prestaju važiti onog dana od kojeg se, sukladno odredbi članka 8. stavka 1. podstavka 4. Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. podstavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014.

(3) Na dan uvođenja eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj prestaju važiti članci 17., 19., 21., 23., 25., 28., 30., 32., 34., 36. i 38. ovoga Zakona, članak 49.b koji je dodan člankom 39. ovoga Zakona te članak 43. Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu („Narodne novine“, br. 75/13., 36/15. i 46/17.).

### **Članak 42.**

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u „Narodnim novinama“, osim članaka 18., 20., 22., 24., 26., 27., 29., 31., 33., 35., 37., te članaka 49.a i 49.c koji su dodani člankom 39. ovoga Zakona koji stupaju na snagu na dan uvođenja eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj.

## O B R A Z L O Ž E N J E

### Članak 1.

U ovom članku se dodatno propisuje što se uređuje ovim Zakonom.

### Članak 2.

Ovim člankom određuje se prenošenje Direktive (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU na upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249/49, 31.7.2020.).

### Članak 3.

Ovim člankom se dodatno uređuje područje primjene Zakona.

### Članak 4.

Ovim člankom se mijenjaju i određuju pojmovi „mjesto rada“, „potvrda o aktivnostima vozača“, „bilateralni prijevoz robe“, „bilateralni prijevoz putnika u međunarodnom povremenom ili linijskom prijevozu putnika“ i „sustav IMI“.

### Članak 5.

Ovim člankom mijenja se naziv glave III. na način da se dodaju posebna pravila o upućivanju vozača.

### Članak 6.

Ovim člankom određuju se primjena posebnih pravila o upućivanju vozača, izuzeća za bilateralni prijevoz robe, putnika, zahtjevi i mjere kontrole u pogledu upućivanja vozača, te dužnost vozača.

### Članak 7.

Ovim člankom određuju se vrste tahografa te koje poslove radionica smije obavljati.

### Članak 8.

U ovom članku mijenjaju se neki od uvjeta koje podnositelj zahtjeva mora ispuniti da bi mu se izdala dozvola.

### Članak 9.

Ovim člankom propisuje se dodatna okolnost zbog koje će se ukinuti dozvola.

**Članak 10.**

Ovim člankom određuju se podaci i isprave o kojima se vodi evidencija u središnjem informacijskom sustavu za prikupljanje, pohranjivanje, obradu i čuvanje tahografskih podataka.

**Članak 11.**

U ovom članku dodatno se uređuju obveze radionice.

**Članak 12.**

Ovim člankom uređuje se davanje javne ovlasti izdavatelju kartica.

**Članak 13.**

Ovim člankom dodatno se uređuju načini nadzora.

**Članak 14.**

U ovom članku dodatno se uređuju činjenice koje se utvrđuju prilikom provjere na cesti.

**Članak 15.**

U ovom članku uređuju se provjere u prostorima tvrtki.

**Članak 16.**

U ovom članku uređuje se razmjena izvješća i informacija putem sustava IMI.

**Članci 17. do 39.**

Ovim člancima dodatno se uređuju prekršajne odredbe, na način da se za određene prekršaje povisuje novčana kazna kako bi se osigurala opća svrha prekršajnopравниh sankcija. Radi se o najtežim prekršajima kao što su: prikriivanje, tajenje i uništavanje tahografskih podataka, posjedovanje i korištenje više od jedne kartice vozača, kao i korištenje tuđe kartice, obavljanje poslova vezanih uz tahografe bez dozvole Ministarstva, vozila i autobusi koji moraju imati ugrađen tahograf, isti nemaju ugrađen.

Određena ponašanja su određena kao prekršaj i kako bi se osigurala provedba implementirane Direktive kao što su: povreda obveze bilježenja podatka o prelasku državne granice i nepodnošenje izjave o upućivanju nacionalnim tijelima države članice.

Također, bilo je potrebno i sve propisane prekršaje propisati i u valuti eura.

**Članak 40.**

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

**Članak 41.**

Ovim člankom se uređuju izuzeća za dodatne aktivnosti vozača iz glave III. važećeg Zakona te određuje prestanak važenja prekršajnih odredbi čije su novčane kazne izražene u kunama, i to danom uvođenja eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj.

**Članak 42.**

Ovim člankom se određuje stupanje na snagu Zakona.

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

### Namjena zakona

#### Članak 1.

Ovim se Zakonom uređuje radno vrijeme i obvezni odmor mobilnih radnika i vozača u cestovnom prijevozu, vremena vožnje, prekidi vožnje i dokumentacija, način, uvjeti i postupak stjecanja dozvole za radionice, memorijske kartice i uvjeti za njihovo izdavanje, postupci i provjere, službene evidencije, nadzor i inspekcija, odgovornost te prekršajne odredbe.

### Instrumenti usklađivanja

#### Članak 2.

Ovaj Zakon sadrži odredbe koje su u skladu sa sljedećim aktima Europske unije:

– Direktiva 2002/15 EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju djelatnost mobilnog cestovnog prijevoza (SL L80, 23.3.2002.),

– Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i br. 3821/85 o socijalnim propisima vezanim uz djelatnost cestovnog prijevoza, te kojom se ukida Direktiva Vijeća 88/599/EEZ (SL L102, 11. 4. 2006.),

– Direktiva Komisije 2009/4/EZ od 23. siječnja 2009. o protumjerama za sprječavanje i otkrivanje neovlaštenog rukovanja zapisnicima tahografa te o izmjeni Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnog prijevoza i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 21/39, 24. 1. 2009.),

– Direktiva Komisije 2009/5/EZ od 30. siječnja 2009. o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prometa (SL L 29/45, 31. 1. 2009.),

– Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11. 4. 2006.),

– Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.).



– Uredba Komisije (EU) br. 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 74/8, od 19. 3. 2016.),

– Uredba Komisije (EU) br. 1266/2009 od 16. prosinca 2009. o desetoj prilagodbi tehničkom napretku Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu (SL L 339/3, od 22. 12. 2009.).

## Primjena Zakona

### Članak 3.

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

(2) Ovaj se Zakon primjenjuje na vozače vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 3,5 t, kao i na vozače vozila čija je dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3,5 t te na autobuse konstruirane ili trajno prilagođene za prijevoz više od devet putnika, uključujući i vozača.

(3) Vozila čija je najveća dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3,5 t i autobusi konstruirani ili trajno prilagođeni za prijevoz više od devet putnika uključujući i vozača, a koja se prvi put registriraju u Republici Hrvatskoj nakon stupanja na snagu ovoga Zakona, moraju imati ugrađen tahograf u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014, i Uredbom (EU) 1266/2009.

## Značenje pojmova

### Članak 4.

(1) Pojedini pojmovi u smislu ovoga Zakona imaju sljedeće značenje:

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

2. »mjesto rada« je:

– lokacija sjedišta tvrtke, kao i lokacija podružnice tvrtke, za koju osoba koja obavlja mobilnu aktivnost cestovnog prijevoza radi,

– vozilo, koje mobilni radnici koriste pri obavljanju svojih aktivnosti u cestovnom prijevozu,

– sva ostala mjesta u kojima se obavljaju aktivnosti vezane uz prijevoz,

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

4. »nekomercijalni prijevoz« označava prijevoz koji se ne smije obavljati s namjerom ostvarivanja dobiti,

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

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

7. »potvrda o aktivnostima vozača« je potvrda koju izdaje pravna ili fizička osoba – obrtnik vozaču za razdoblje dok vozač nije upravljao vozilom (bolovanje, godišnji odmor, ostali izostanci i dr.) ili je upravljao vozilom koje je izuzeto od primjene ovoga Zakona,

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

a) Vrijeme provedeno u svim aktivnostima u cestovnom prijevozu, osobito:

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

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

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

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

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

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

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

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

### III. VREMENA VOŽNJE, PREKIDI VOŽNJE I DOKUMENTACIJA

#### Članak 10.

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

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

## Članak 11.

Kolektivnim ugovorom i drugim ugovorima između socijalnih partnera mogu se za osobe koje obavljaju mobilnu djelatnost cestovnog prijevoza odrediti povoljniji uvjeti (vremena vožnje, prekida vožnje, dnevnih i tjednih odmora itd.) od onih propisanih odredbama ovoga Zakona, radi zaštite njihova zdravlja i sigurnosti, vodeći računa da se time ne smanjuje opća razina zaštite radnika.

## Članak 12.

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

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

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

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

- analogne tahografe,
- digitalne tahografe.

(4) U dozvoli mora biti utvrđeno koje će poslove iz stavka 1. ovoga članka radionica obavljati.

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

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

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

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

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

## Uvjeti za izdavanje dozvole

## Članak 14.

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

- je upisana u sudski, odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti vezanih uz tahografe,
- posjeduje odgovarajuće prostorije, opremu i alate na području Republike Hrvatske,
- ima izgrađen i označen prilaz radionici,
- ima stazu ili ispitne valjke,
- ima kanal ili navoz,
- ima pristup internetu, s korištenjem aplikacije koja omogućava stalni nadzor nad radom radionica,
- osigurava odgovarajuću pouzdanost umjeravanja tahografa,
- nije pokrenut stečajni postupak, predstečajni postupci ili likvidacija,
- radionica, voditelj radionice ili tehničar nije pravomoćno osuđen za kazneno djelo koje se vodi po službenoj dužnosti te koje je počinjeno u obavljanju poslova u vezi s tahografom,
- ima na odgovarajući način uređen odnos s proizvođačem tahografa vezano za postupak i poslove koje obavlja,
- ima prostorije i opremu koja omogućava da bilješke i dokumentacija o svim aktivnostima povezanim s tahografom, kao i podaci koji su na njemu, mogu biti zabilježeni i pohranjeni na odgovarajući način i dostupni nadzornim tijelima na način da se osigura zaštita osobnih podataka sukladno propisima o zaštiti osobnih podataka,
- radionici, osobi koja je pravni sljednik radionice ili voditelju u posljednjih pet godina nije ukinuta dozvola,
- ima najmanje jednog zaposlenog tehničara koji ispunjava uvjete iz članka 18. stavka 3. ovoga Zakona,
- ima voditelja koji obavlja poslove iz članka 18. stavka 2. ovoga Zakona i
- ima oglasnu ploču sukladno članku 18. stavku 7. ovoga Zakona.

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

#### Ukidanje dozvole

##### Članak 15.

(1) Ministarstvo će rješenjem ukinuti dozvolu radionici ako utvrdi:

- da radionica više ne ispunjava uvjete iz članka 14. ovoga Zakona,
- da radionica ili njezini zaposlenici u svom radu ne postupaju sukladno odredbama ovoga Zakona i propisima donesenim za njegovo provođenje,
- da je radionica dala lažne izjave, podatke ili dokumente u postupku izdavanja dozvole, odnosno provjere uvjeta za dobivanje dozvole,
- da radionica prikriva, taji ili uništava podatke zabilježene na tahografskom listiću ili podatke pohranjene u tahografu ili kartici vozača ili podatke ispisane s tahografa
- da radionica podešava kalibracijske parametre ili koristi uređaje u vozilu kojima utječe na pogrešno mjerenje sati rada vozača ili lažnu kalibraciju.

(2) Rješenjem o ukidanju dozvole ukidaju se sve dozvole pojedine radionice.

(3) Rješenjem o ukidanju dozvole radionici se nalaže da u roku od tri dana od dana primitka rješenja preda sve kartice radionice, sredstva za plombiranje i svu dokumentaciju i evidencije, koje je prema ovom Zakonu i na temelju propisa za njegovo provođenje, dužna voditi.

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

### Evidencija o radionicama

#### Članak 17.

(1) Ministarstvo vodi evidenciju o:

- izdanim dozvolama radionicama, izmjenama dozvola i pratećoj dokumentaciji,
- ukinutim dozvolama te svim izmjenama i pratećoj dokumentaciji,
- popisu elektroničkih ključeva radionica, opremi za plombiranje i popisu pečata,
- podacima o tehničarima zaposlenim u radionici koji su osposobljeni za rad na tahografima i koji ispunjavaju uvjete za izdavanje kartica radionica,
- podacima o stručnoj spremi, odnosno osposobljenosti tehničara, uključujući svjedodžbe o završenom školovanju i drugim odgovarajućim svjedodžbama,
- podacima o svim izdanim karticama radionica pojedinim radionicama, odnosno tehničarima,
- podacima o pojedinim karticama koje su izgubljene, ukradene ili o karticama koje su neispravne.

(2) U evidenciji iz stavka 1. ovoga članka upisuju se sljedeći osobni podaci: ime i prezime, datum rođenja te mjesto stalnog i eventualno privremenog prebivališta tehničara.

(3) Ministarstvo dostavlja nadležnom tijelu Europske unije popis ovlaštenih tehničara i radionica, izdanih kartica te preslike oznaka i potrebnih informacija koje se odnose na korištene elektroničke sigurnosne podatke.

(4) Ministarstvo dostavlja informacije o stanju radionica, odnosno kartica nadležnim tijelima drugih država koje to zatraže.

(5) Ministar će pravilnikom propisati način vođenja evidencije iz stavka 1. ovoga članka.

### Voditelj i tehničar radionice

#### Članak 18.

(1) Voditelj radionice može biti osoba koja:

- je u radionici od strane pravne ili fizičke osobe obrtnika imenovana za obavljanje poslova voditelja radionice
- ne smije obavljati iste ili slične poslove izvan radionice.

(2) Voditelj odgovara za sigurnost i pohranjivanje podataka s memorijskih kartica radionice te obavlja sljedeće poslove:

- brine se da ovlaštenim tehničarima kartice budu uručene te da svoje kartice upotrebljavaju sukladno propisima,
- brine se da se kartice radionice, kliješta za plombiranje te odgovarajući dokumenti, kada nisu u upotrebi, pohranjuju na sigurnom mjestu ili u blagajni,
- brine se da se o gubitku, krađi, odnosno neispravnosti memorijskih kartica bez odgode obavijesti izdavatelja kartica i Ministarstvo,
- brine se o roku važenja dozvole i pravodobnom podnošenju zahtjeva za njezino produljenje,

– brine se o održavanju fizičke sigurnosti kartice dok je ona u upotrebi.

(3) Tehničar može biti osoba koja je u radnom odnosu u radionici i ima:

- strukovnu kvalifikaciju razine 4.1. u obrazovnom sektoru Promet i logistika – kvalifikacija vozač motornog vozila, ili u obrazovnom sektoru Elektrotehnika i računalstvo – kvalifikacije autoelektričar i električar, ili u obrazovnom sektoru Strojarsstvo, brodogradnja i metalurgija – kvalifikacije automehaničar i automehatroničar ili
- strukovnu kvalifikaciju razine 4.2. u obrazovnom sektoru Promet i logistika – kvalifikacija tehničar cestovnog prometa, ili u obrazovnom sektoru Elektrotehnika i računalstvo – kvalifikacije tehničar za mehatroniku i tehničar za elektrostrojarsstvo, ili u obrazovnom sektoru Strojarsstvo, brodogradnja i metalurgija – kvalifikacije tehničar za finomehaniku, strojarski tehničar i tehničar za vozila i vozna sredstva,
- stručnu osposobljenost za ispitivanje, ugradnju i popravak tahografa, a što se dokazuje uvjerenjem o osposobljavanju,
- stručnu osposobljenost kod jednog od proizvođača tahografa ili ovlaštenog predstavnika proizvođača tahografa koji posjeduju priznato tipno odobrenje, a što se dokazuje potvrdom o stručnoj osposobljenosti koja ne smije biti starija od tri godine.

(4) Tehničar ne smije biti u radnom odnosu i obavljati iste ili slične poslove izvan radionice.

(5) Voditelj radionice iz stavka 1. ovoga članka može obavljati i poslove tehničara, ako ispunjava uvjete iz stavka 3. i 4. ovoga članka.

(6) Zahvate na tahografima i opremi od koje ovisi ispravan rad tahografa može obavljati samo tehničar radionice koji posjeduje važeću potvrdu o stručnoj osposobljenosti.

(7) Radionica i njezini zaposlenici dužni su vozaču vozila koje ima ugrađen tahograf pružati usluge u skladu s dozvolom.

(8) Radionica mora na vidljivom mjestu imati uočljivu oglasnu ploču koja mora sadržavati:

- oznaku dozvole i oznaku plombiranja,
- obavijesti, naloge i upozorenja nadležnih tijela.

(9) Radionica je dužna u slučaju uklanjanja ili demontaže tahografa s uređaja presnimiti sve podatke koji su na njemu zabilježeni korištenjem kartice radionice i pohraniti podatke na siguran način najmanje jednu godinu. Radionica će iz uklonjenog ili demontiranog tahografa presnimiti podatke korištenjem kartice prijevoznika koju je vlasnik vozila u tu svrhu uručio radionici i te podatke predati vlasniku vozila na odgovarajućem mediju.

Javna ovlast izdavatelja kartica

#### Članak 21.

(1) Javna ovlast izdavatelja kartica obuhvaća:

- izdavanje ili ukidanje kartica, vođenje evidencije iz članka 17. ovoga Zakona te davanje podataka iz evidencije,
- upravne poslove u svezi s generiranjem potrebnih elektroničkih ključeva.

(2) Izdavatelj kartica dužan je javnu ovlast provoditi na najmanje jednom mjestu u Republici Hrvatskoj.

## Sustavi provjere

## Članak 31.

- (1) Inspektori i policijski službenici dužni su na cesti i u prostorima prijevoznika i tvrtki, za sve kategorije prijevoza provoditi redovite provjere u svrhu pravilne primjene odredbi ovoga Zakona i na temelju njega donesenih propisa.
- (2) Provjere iz stavka 1. ovoga članka moraju se obavljati svake godine i moraju obuhvatiti mobilne radnike, vozače, prijevoznike, tvrtke i vozila.
- (3) Provjere iz stavka 1. ovoga članka organiziraju se na način da se provjerava 3% dana koje odrade vozači vozila. Prosječan broj dana koje odrade vozači vozila tijekom jedne kalendarske godine iznosi 240 dana.
- (4) Inspektori i policijski službenici dužni su najmanje 30% ukupnog broja provjerenih radnih dana provjeravati na cesti, a najmanje 50% u prostorima tvrtki.
- (5) Provjere iz stavka 1. ovoga članka moraju sadržavati sljedeće podatke: broj vozača provjerenih na cesti, broj provjera u prostorima tvrtke, broj provjerenih radnih dana te broj i vrstu prijavljenih povreda propisa, zajedno s naznakom radi li se o prijevozu putnika ili o prijevozu tereta.
- (6) Ministar će pravilnikom propisati izgled i sadržaj obrasca za provjere na cesti iz stavka 1. ovoga članka.

## Provjere na cesti

## Članak 33.

- (1) Provjere na cesti moraju se organizirati na različitim mjestima i u različitim vremenskim razdobljima, pri čemu se moraju obuhvatiti svi pravci cestovne mreže, radi sprečavanja izbjegavanja mjesta provjere.
- (2) Pravne osobe koje upravljaju javnim cestama, odnosno koncesionari u suradnji s inspektorima i policijskim službenicima dužni su osigurati:
  - da se u dovoljnoj mjeri osiguraju mjesta za provjere na javnim cestama te da se prema potrebi, kao mjesta provjere osiguraju servisne stanice i ostale sigurne lokacije koje mogu funkcionirati kao mjesta provjere.
- (3) Provjere na cesti iz stavka 1. ovoga članka moraju se obavljati na nediskriminirajući način, i obuhvaćaju sljedeće:
  - dnevno i tjedno vrijeme vožnje, prekide vožnje, dnevno i tjedno vrijeme odmora, podatke za prethodne dane koji se moraju nalaziti u vozilu i/ili podatke pohranjene za isto razdoblje na kartici vozača i/ili u memoriji tahografa, i/ili na ispisima,
  - sve slučajeve prekoračenja dopuštene brzine vozila, koji se definiraju kao razdoblja dulja od jedne minute tijekom kojih brzina vozila prelazi 90 km/h za vozila kategorije N3 ili 105 km/h za vozila kategorije M3,
  - ako je moguće, trenutačne brzine vozila koje zabilježi tahograf tijekom najviše 24 prethodna sata korištenja vozila,

– provjeru tahografa radi otkrivanja instalacije i/ili korištenja bilo kakvih sredstava namijenjenih uništenju, prikrivanju, manipulaciji ili izmjeni podataka, ili koja su namijenjena ometanju dijela elektroničke razmjene podataka između sastavnih dijelova uređaja za bilježenje, ili koja sprečavaju ili mijenjaju podatke prije šifriranja.

(4) Prilikom provjere na cesti utvrđuje se:

- država registracije vozila,
- država prebivališta vozača,
- država poslovnog nastana tvrtke,
- polazište i odredište vožnje,
- vrsta tahografa (analogni ili digitalni).

(5) Inspektori i policijski službenici moraju imati popis mogućih provjera iz stavka 3. ovoga članka i moraju imati opremu za provjeru koja omogućuje:

- preuzimanje podataka s jedinice u vozilu i kartice vozača za digitalni tahograf u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014, očitavanje podataka te analizu i/ili prijenos nalaza u središnju bazu podataka radi analize,
- provjeru tahografskih listića,
- analizu i potvrdu digitalnog potpisa, kao i poseban softver za analizu brzinskog profila vozila prije pregleda njihovih uređaja za bilježenje.

(6) Ministarstvo će surađivati i razmjenjivati podatke prikupljene iz provjera s nadležnim tijelima drugih država.

(7) Republika Hrvatska će najmanje šest puta u godini poduzimati usmjerene provjere na cesti vozača i vozila iz područja primjene Uredbi (EZ) br. 561/2006 i Uredbi (EU) br. 165/2014. Takve se provjere trebaju poduzimati istodobno s nadležnim tijelima dviju ili više država članica Europske unije, svaka djelujući na svom teritoriju.

#### Provjere u prostorima tvrtki

#### Članak 34.

(1) Provjere u prostorima tvrtki moraju se planirati na način da se uvažavaju prethodne provjere za različite vrste prijevoza i tvrtki, a posebno ako su se tijekom pregleda na cesti utvrdile teže povrede odredbi ovoga Zakona.

(2) Inspektori i policijski službenici dužni su tijekom provjere uzeti u obzir sve informacije koje dostavi nadležno tijelo druge države, a koje se odnose na aktivnosti pregledavane tvrtke te države.

(3) Provjere koje su obavljene u prostorijama inspekcije cestovnog prometa i cesta Ministarstva na temelju traženih dokumenata ili podataka koje su tvrtke predale po njihovom zahtjevu, smatraju se provjerama izvršenim u prostorijama tvrtke.

(4) Provjere u prostorima tvrtke obuhvaćaju, osim provjera iz članka 33. stavka 3. ovoga Zakona, i sljedeće provjere:

- tjedna razdoblja odmora i vremena vožnje između razdoblja odmora,
- pridržavanje dvotjednog ograničenja vremena vožnje,
- tahografske listiće, jedinice u vozilima i ispise podataka s kartica vozača.



(5) Inspektori i policijski službenici za provjere u prostorima tvrtki moraju imati popis provjera iz stavka 4. ovoga članka i članka 33. stavka 3. ovoga Zakona te moraju imati opremu za provjeru sukladno odredbi članka 33. stavka 5. ovoga Zakona.

(6) Inspektori i policijski službenici mogu provjeravati i zajedničku odgovornost drugih sudionika, kao što su otpremnici, agenti, špediteri i drugi.

#### Razmjena izvješća i informacija

##### Članak 36.

(1) Ministarstvo će svake dvije godine dostavljati Europskoj komisiji izvješće o provedbi odredbi o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika, navodeći stajališta poslodavaca i mobilnih radnika.

(2) Izvješće iz stavka 1. ovoga članka dostavlja se Europskoj komisiji najkasnije do 30. rujna, nakon dvogodišnjeg razdoblja na koje se izvješće odnosi.

(3) Izvješće iz stavka 1. ovoga članka mora sadržavati i korištenje iznimki sukladno odredbi članka 13. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća.

(4) Ministarstvo je dužno informacije o provjerama propisanim člancima 31. do 34. ovoga Zakona dostavljati Europskoj komisiji svake dvije godine na propisanom obrascu.

(5) Republika Hrvatska će razmjenjivati podatke, iskustva i znanja s ostalim državama članicama Europske unije.

(6) Nadležna tijela za inspekcijski nadzor iz članka 37. stavka 2. ovoga Zakona zajedno će s nadležnim tijelima država članica Europske unije na temelju smjernica Europske komisije o najboljoj praksi provedbe, koje se objavljuju u dvogodišnjem izvješću Komisije, izrađivati zajedničke programe osposobljavanja osoba koje obavljaju nadzor i kontrolu, omogućiti razmjenu osoba koje obavljaju nadzor i kontrolu unutar država članica Europske unije te će najmanje jedanput godišnje organizirati zajedničke kontrole s predstavnicima nadležnih tijela drugih država članica.

##### Članak 38.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 40.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

– vozač posjeduje više od jedne valjane kartice vozača, koristi više od jedne vlastite kartice, koristi tuđu karticu ili koristi karticu koja je neispravna ili je istekla (članak 27. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014),

– prikriva, taji ili uništava podatke zabilježene na tahografskom listiću ili podatke pohranjene u tahografu ili kartici vozača, ili podatke ispisane s tahografa (članak 32. stavak 3. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 165/2014 ili AETR-a).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 15.000,00 do 40.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 12.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

#### Članak 39.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:

– postupi suprotno članku 10. stavku 1. i stavku 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članku 10. u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka. stavku 1. AETR-a.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba

#### Članak 40.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se pravna osoba ako:

- obavlja poslove bez dozvole (članak 12. stavak 1.),
- ne obavlja poslove sukladno izdanoj dozvoli (članak 12. stavak 4.),
- ne obavijesti Ministarstvo o promjenama vlasništva, voditelja ili tehničara u roku od osam dana od dana promjene (članak 12. stavak 9.),
- u roku od tri dana od primitka rješenja o oduzimanju dozvole ne preda Ministarstvu sve kartice radionice, sredstva za plombiranje i svu dokumentaciju i evidencije koje je dužna voditi (članak 15. stavak 3.),
- zaposli voditelja i tehničara suprotno odredbi članka 18. stavaka 1. i 3. ovoga Zakona,
- omogućiti da zahvate na tahografima i opremi obavlja tehničar koji ne posjeduje važeću potvrdu o stručnoj osposobljenosti (članak 18. stavak 5.),
- ne postupi u skladu s člankom 18. stavkom 8. ovoga Zakona.

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 4.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

#### Članak 41.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi ili dopusti da vozač:

- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet sati za više od četiri sata i 30 minuta bez stanke ili odmora od najmanje četiri sata i 30 minuta ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),

- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od deset sati za više od pet sati bez stanke ili odmora od barem četiri sata i 30 minuta ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),
  - prekorači tjedno vrijeme vožnje za više od 14 sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 2. AETR-a),
  - prekorači ukupno maksimalno dvotjedno vrijeme vožnje za više od 22 sata i 30 minuta (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 3. AETR-a).
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 4.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.
- (4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

#### Članak 42.

- (1) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:
- ako u vozilima nije ugrađen tahograf ili se ne upotrebljava homologirani tahograf (članak 3. stavak 1. i članak 22. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014).
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 10.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

#### Članak 43.

- (1) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 9.000,00 kuna kaznit će se pravna osoba ako od mobilnog radnika koji radi kod više poslodavaca ne zatraži evidenciju ili izračun radnog vremena koje je mobilni radnik obavio za drugog poslodavca (članak 5. stavak 3.).
- (2) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 9.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba - obrtnik za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.
- (3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaj iz stavka 1. ovoga članka.

#### Članak 44.

- (1) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi ili dopusti da vozač:
- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za više od dva sata, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),
  - prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za više od dva sata, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),

- prekorači tjedno vrijeme vožnje od devet do 14 sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 2. AETR-a),
- prekorači ukupno maksimalno dvotjedno vrijeme vožnje od 15 do najviše 22 sata i 30 minuta (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 3. AETR-a),
- prekorači vrijeme vožnje za više od jednog sata i 30 minuta (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 7. AETR-a),
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata i 30 minuta, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće za više od dva sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, kraći od sedam sati (članak 8. stavak 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 3. AETR-a),
- koristi skraćeni tjedni odmor kraći od 20 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- koristi tjedni odmor kraći od 36 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora za više od 12 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora za više od 12 sati (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- koristi tjedno razdoblje odmora nakon 12 uzastopnih razdoblja od 24 sata kraće od 65 sati (članak 8. stavak 6.a točka b podtočka ii. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači razdoblje vožnje između 22:00 i 6:00 sati dulje od četiri sata i 30 minuta, ako vozilo nema višečlanu posadu (članak 8. stavak 6.a točka d Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 48 sati za više od 12 sati, ako je mogućnost produljenja na 60 sati već iskorištena unutar razdoblja od četiri mjeseca (članak 5. stavak 2.),
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati za više od deset sati, ako odstupanje iz članka 5. stavka 2. nije utvrđeno (članak 8. stavci 1. i 2.),
- da mobilni radnici u slučaju ukupnog radnog vremena između šest i devet sati uzmu obvezni odmor u trajanju do deset minuta nakon šest uzastopnih sati rada (članak 6. stavak 2.),
- da mobilni radnici u slučaju ukupnog radnog vremena iznad devet sati uzmu obvezni odmor u trajanju do 20 minuta nakon devet uzastopnih sati rada (članak 6. stavak 2.),
- da noćni rad mobilnih radnika određuje na način da njihovo ukupno radno vrijeme tijekom svakog 24-satnog razdoblja iznosi za tri sata više od deset sati (članak 7.),
- ne upozna mobilne radnike s propisima iz članka 9. stavka 1. ovoga Zakona,
- ne evidentira radno vrijeme mobilnih radnika i ne čuva evidenciju sukladno članku 9. stavku 2. ovoga Zakona,
- ne osigura na zahtjev mobilnih radnika preslike evidencija o obavljenim radnim satima (članak 9. stavak 4.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. podstavaka 1. do 20. ovoga članka.

#### Članak 45.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba:

- ako koristi tahograf koji nije pregledan u ovlaštenoj radionici (članak 23. stavak 1. Uredbe (EU) br. 165/2014),
- ako u vozilima koja se prvi put registriraju u Republici Hrvatskoj nakon stupanja na snagu ovoga Zakona nije ugrađen tahograf u skladu s Uredbom (EU) br. 165/2014 i Uredbom (EU) 1266/2009 (članak 3. stavak 3. ovoga Zakona),
- ako postupi suprotno odredbi članka 32. stavka 1. i članka 33. stavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014,
- ako postupi suprotno odredbi članka 33. stavka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 ili AETR-a,
- ako tahograf nije popravljen u ovlaštenoj radionici (članak 37. stavak 1. i članak 22. stavak 1. Uredbe (EU) br. 165/2014).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

#### Članak 46.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi ili dopusti da vozač:

- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za vrijeme od jednog do najviše dva sata, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),
- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za vrijeme od jednog do najviše dva sata, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),
- prekorači tjedno vrijeme vožnje od četiri do najviše devet sati (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 2. AETR-a),
- prekorači maksimalno ukupno dvotjedno vrijeme vožnje za deset do najviše 15 sati (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 3. AETR-a),
- prekorači vrijeme vožnje za više od pola sata do najviše jednog sata i 30 minuta (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 7. AETR-a),
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata i 30 minuta, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),

- koristi dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće od jednog do najviše dva sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, od jednog sata do najviše dva sata kraći od propisanog člankom 8. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća,
- koristi skraćeni tjedni odmor, od dva sata do četiri sata kraći od propisanog (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- koristi tjedni odmor, od tri sata do najviše devet sati kraći od propisanog, ako skraćeno tjedno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora od tri do najviše 12 sati (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora od tri do najviše 12 sati (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- koristi tjedno razdoblje odmora nakon 12 uzastopnih razdoblja od 24 sata za dva sata kraće (članak 8. stavak 6.a točka b podtočka ii. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači razdoblje vožnje između 22:00 i 6:00 sati dulje od tri sata do najviše četiri sata i 30 minuta, ako vozilo nema višečlanu posadu (članak 8. stavak 6.a točka d Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 48 sati za osam do najviše 12 sati, ako je mogućnost produljenja na 60 sati već iskorištena unutar razdoblja od četiri mjeseca (članak 5. stavak 2.),
- prekorači maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati za pet do najviše deset sati, ako odstupanje iz članka 5. stavka 2. nije utvrđeno (članak 8. stavci 1. i 2.),
- ako mobilni radnici u slučaju ukupnog radnog vremena između šest i devet sati uzmu obvezni odmor u trajanju od deset do 20 minuta nakon šest uzastopnih sati rada (članak 6. stavak 2.),
- ako mobilni radnici u slučaju ukupnog radnog vremena iznad devet sati uzmu obvezni odmor u trajanju od 20 do 30 minuta nakon devet uzastopnih sati rada (članak 6. stavak 2.),
- ako mobilni radnici podijele obvezne odmore u razdoblja kraća od 15 minuta (članak 6. stavak 3.),
- koji noćni rad mobilnih radnika određuje na način da njihovo ukupno radno vrijeme tijekom svakog 24-satnog razdoblja iznosi od jednog do tri sata više od deset sati (članak 7.).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.500,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

## Članak 47.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 4.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako naredi ili dopusti da vozač:

- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za najviše jedan sat, ako produljenje na deset sati nije dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),
- prekorači dopušteno trajanje dnevnog vremena vožnje od devet, odnosno deset sati za najviše jedan sat, ako je produljenje na deset sati dopušteno (članak 6. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 1. AETR-a),
- prekorači tjedno vrijeme vožnje do najviše četiri sata (članak 6. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 2. AETR-a),
- prekorači maksimalno ukupno dvotjedno vrijeme vožnje do najviše deset sati (članak 6. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 6. stavak 3. AETR-a),
- prekorači vrijeme vožnje za najviše pola sata (članak 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 7. AETR-a),
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata, ako skraćeno dnevno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata, ako je skraćeno dnevno razdoblje odmora dopušteno (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi podijeljeno dnevno razdoblje odmora kraće do jednog sata (članak 8. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 2. AETR-a),
- koristi skraćeni dnevni odmor, ako je dio višečlane posade, kraće do jednog sata od propisanog (članak 8. stavak 5. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 3. AETR-a),
- koristi skraćeni tjedni odmor kraći do dva sata od propisanog (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- koristi tjedni odmor kraći do tri sata od propisanog, ako skraćeno tjedno razdoblje odmora nije dopušteno (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači šest uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog tjednog odmora za manje od tri sata (članak 8. stavak 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a),
- prekorači 12 uzastopnih 24-satnih razdoblja nakon prethodnog redovitog tjednog odmora za manje od tri sata (članak 8. stavak 6.a Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članak 8. stavak 6. AETR-a).

(2) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 4.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz članka 1. ovoga članka.

(3) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

(4) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 do 700,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.

## Članak 48.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač:

- ako postupi suprotno odredbi članka 34. stavaka 1., 2., 3. i 5. Uredbe (EU) br. 165/2014,
- ako postupi suprotno odredbi članka 36. Uredbe (EU) br. 165/2014,
- ako nije zabilježio sve potrebne podatke za razdoblje u kojem tahograf nije radio ili je radio neispravno i nije ispravno mogao zabilježiti podatke (članak 37. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014).

## Članak 49.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 do 1.500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač:

- ako ne dostavi u pisanom obliku poslodavcu kod kojeg je zaposlen izračun radnog vremena koje je obavio za drugog poslodavca (članak 5. stavak 4.),
- ako ne postupi sukladno odredbi članka 8. stavka 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članka 8. stavka 8. AETR-a,
- ako ne postupi sukladno odredbi članka 12. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ili članka 9. AETR-a,
- ako ima i/ili upotrebljava više od jedne vlastite kartice vozača (članak 27. Uredbe (EU) br. 165/2014),
- ako je dio višečlane posade i pogrešno koristi tahografski listić ili karticu vozača umetne u neodgovarajući utor (članak 34. stavak 4. Uredbe (EU) br. 165/2014).



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

OBRAZAC IZVJEŠĆA O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naslov dokumenta	Izvešće o provedenom javnom savjetovanju o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Izveščivanje o provedenom javnom savjetovanju o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu
Datum dokumenta	Svibanj 2022. godine
Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Izvešće
Naziv nacrtu zakona, drugog propisa ili akta	Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	Plan zakonodavnih aktivnosti Vlade Republike Hrvatske za 2022., red. br. 2
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrtu	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrtu?	-
Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način?  Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?  Ako nije, zašto?	Da, na središnjem državnom portalu za savjetovanja sa zainteresiranom javnošću "e-Savjetovanja" ( <a href="https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=20284">https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=20284</a> ) i web stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture ( <a href="https://mmpi.gov.hr/press-11/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscju/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscju-20615/otvorena-savjetovanja/15198">https://mmpi.gov.hr/press-11/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscju/savjetovanje-sa-zainteresiranom-javnoscju-20615/otvorena-savjetovanja/15198</a> ), u trajanju od 4. travnja do 4. svibnja 2022. godine.
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?	g. Marko Udovičić, Digitalni tahograf d.o.o., HUST, Vagotehna d.o.o., Tahograf d.o.o., g. Robert Štefanac, Tahocentar Zadar j.d.o.o., TachoData, Taho-ST d.o.o., Panturist d.d., APP d.d., Autotrans d.o.o..

<p>ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI</p> <p>Primjedbe koje su prihvaćene</p> <p>Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje</p>	<p>Analiza pristiglih komentara i primjedbi objavljena je u popratnom Izvješću o provedenom savjetovanju na središnjem državnom portalu "e-Savjetovanja" (v. Izvješće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu).</p>
<p>Troškovi provedenog savjetovanja</p>	<p>Nije bilo troškova.</p>

# Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu

Redni broj	Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
1	<p><b>Marko Udovičić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNYM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI</b>                      Ovim prijedlogom Zakona se u Hrvatski pravni okvir implementira Direktiva (EU 2020/1057) o upućivanju vozača u sektoru cestovnog prometa koja je dio Paketa o mobilnosti EU, a koja je svojim sadržajem trebala biti implementirana u Zakon o prijevozu u cestovnom prometu a ne u ovaj Zakon. Pa se ta okolnost iskoristila i za pogodovajuće izmjene važećeg Zakona vezane za Radionice za tahografe.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>                      Direktivom (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU na upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249/49. od 31.7.2020.) utvrđuju se posebna pravila u pogledu upućivanja vozača u sektoru cestovnog prometa i Direktive 2014/67/EU u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole za upućivanje tih vozača, a koja materija se uređuje Zakonom o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.</p>
2	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNYM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNYM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU</b>                      Cjelokupni prijedlog izmjena i dopuna Zakona ide u smjeru uspostave vladajućeg položaja ovlaštenih zastupnika proizvođača tahografa za Republiku Hrvatsku, što de facto podrazumijeva indirektno davanje javne ovlasti privatnim poduzećima koja će diktirati na tržištu tko i pod kojim uvjetima i gdje može otvoriti radionicu za tahografe i to kroz mehanizam potpisivanja ugovora odnosno "uređenja odnosa" isključivo sa ovlaštenim predstavnikom proizvođača tahografa u Hrvatskoj. Na takav način ograničavaju se poduzetničke slobode radionica za tahografe zagarantirane članstvom RH u EU. Takve odredbe osim što su u direktnoj suprotnosti sa pravnom regulativom Europske unije koja regulira ovo područje, su i protuustavne. Ovim prijedlogom Zakona se nažalost nije ušlo u probleme ove struke, na način da se vodilo računa o kvaliteti obavljenih poslova, već samo o tome kod koga će se poslovi obavljati. Naime, stručno znanje vezano za poslove sa tahografima, posebno od stupanja na snagu europskih pravnih normi u Hrvatskoj, na vrlo je niskoj razini, i to u svim dijelovima sustava (tehničari, voditelji, radionice i nadzorna tijela, kao i tijela javne</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>                      Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet utvdene su obveze i zahtjevi u vezi s izradom, ugradnjom, uporabom, ispitivanjem i projerom tahografa koji se upotrebljavaju u cestovnom prometu.</p>

	<p>uprave zadužena za pisanje i provedbu propisa iz ovog područja), što ovim prijedlogom Zakona nije unaprijeđeno. Ukoliko ovaj prijedlog Zakona prođe, nažalost ćemo propustiti priliku u Hrvatskoj implementirati rješenja koja funkcioniraju u drugim državama - članicama EU, pa i u trećim zemljama (akreditacija, mobilne radionice, nadzor radionica, osiguravanje procedura, uvjeti za tehničare i dr.).</p>	
<p>3</p>	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 3.</b>  Potrebno ispraviti pravopisnu pogrešku Ovaj se Zakon primjenjuje na cestovni prijevoz tereta (ereta)... Što je sa vozilima n.d.m. &gt; 2,5 tone koja će od 01.07.2026. biti obveznici primjene Uredbe 561/06 o radnim vremenima mobilnih radnika i posredno Uredbe 165/2014 o tahografima u cestovnom prijevozu te bi se logično Zakon od toga dana trebao primjenjivati ina njih datuma trebao primjenjivati i na njih Dovoljno bi bilo navesti da se Zakon odnosi na Radionice za tahografe, jer su u glavi IV. Zakona iste tako definirane</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Uredbe Eurospke unije njihovim donošenjem direktno se primjenjuju na sve države članice. Sukladno navedenome, navedena odredba Uredbe primjenjuje se od navedenog datuma.</p>
<p>4</p>	<p><b>HUST</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 4.</b>  Smatramo da točku 4. ovog člnaka ne bi trebalo brisati (pojam "nekomercijalni prijevoz"). Ovo stoga što je pojam nekomercijalan prijevoz prisutan u Uredbi (EZ) br. 561/2006 gdje se isti navodi u dva slučaja kada se predmetna Uredba ne primjenjuje na određene vrste prijevoza ali ista Uredba nema definiciju koja je to vrsta prijevoza. U navedenoj Uredbi u članku 2. točka (i) navodi se da se Uredba ne primjenjuje na komercijalna vozila, koja imaju povijesni status u skladu sa zakonodavstvom države članice u kojoj se njima upravlja te se koriste za nekomercijalan prijevoz putnika ili tereta. Također se u članku 13. točka (i) iste Uredbe navodi da svaka država može odobriti iznimke od članaka 5. do 9. te zahtijevati da te iznimke podliježu pojedinačnim uvjetima na njezinom vlastitom području ili, u dogovoru s državama na koje se to odnosi, na području druge države članice, koje se primjenjuju na prijevoz koji se obavlja pomoću: (i) vozila s 10 do 17 sjedala koja se isključivo koriste za nekomercijalan prijevoz putnika. Kako nekomercijalni prijevoz i kao pojam i radnja nije definiran Uredbom (EZ) br. 561/2006 to bi brisanje ove definicije prijevoza u našem nacionalnom Zakonu izostalo objašnjenje o kojoj vrsti prijevoza je riječ. Tim više što definicija ovog prijevoza ne postoji niti u Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu te se isti u praks često krivo tumači kao prijevoz za osobne potrebe - što je potpuno pogrešno.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Člankom 4. stavkom 1. točkom (r) Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85, definiran je pojam nekomercijalnog prijevoza.</p>
<p>5</p>	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom</p>

	<p><b>VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 4.</b> Potvrda o aktivnostima vozača – treba dodati „ili ručnim unosom na ispisu iz digitalnog/pametnog tahografa ili ručnim unosom na tahografskom listiću“</p>	<p>prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva, člankom 34. stavkom 3. podstavkom 2. ukinuta je potvrda o aktivnostima vozača.</p>
6	<p><b>Vagotehna d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 4.</b> Smatramo da Potvrda o aktivnosti vozača nije potrebna s obzirom da je Uredbom propisano da vozač smije naknadnim unosom na taho listić ili u digitalnu karticu unijeti aktivnosti za period kada mu vozilo nije bilo dostupno a ujedno predstavlja povećanje papirologije sa kojom se već ionako vozači teško bore.</p>	<p><b>Prihvaćen</b> Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva, člankom 34. stavkom 3. podstavkom 2. ukinuta je potvrda o aktivnostima vozača.</p>
7	<p><b>Tahograf d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 4.</b> Nedostaje navedena točka 14 novog teksta Zakona!</p>	<p><b>Prihvaćen</b> Prihvaćeno.</p>
8	<p><b>Tahograf d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 4.</b> Predlažemo da se cijela definicija Potvrde o aktivnostima vozača briše. Ovo stoga što je Uredbom (EU) br. 165/2014 u članku 34., poglavlju „Korištenje kartica vozača i tahografskih listića“, u točki 3. u zadnjem pasusu navedeno: „Države članice ne zahtijevaju od vozača zahtjev za predočenje obrazaca za potvrđivanje njihovih aktivnosti u vrijeme dok nisu bili u vozilu.“ Drugim riječima Potvrda o aktivnostima vozača se više ne traži na cesti i nije dokaz o aktivnostima vozača dok nije upravljao vozilom. U istoj Uredbi u istom članku navedeno je da ako se zbog udaljenosti od vozila vozač ne može koristiti tahografom ugrađenim u vozilo, vremenska razdoblja je dužan ručno unijeti na tahografski listić (za analogne tahografe), odnosno upotrebom sustava ručnog, naknadnog bilježenja aktivnosti (za digitalne tahografe).</p>	<p><b>Prihvaćen</b> Prihvaćeno.</p>
9	<p><b>ROBERT ŠTEFANAC</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 4.</b> Točka 4. briše se nekomercijalni prijevoz ne bi trebalo micati iz zakona posebno zbog vozila tipa kamper, osobno + priključno vozilo ako prelazi ukupno dozvoljena masa 3,5t a koristi se za osobni prijevoz. -potvrda o aktivnostima ukinuta je uredbom 165/2014 u članku 34.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Člankom 4. stavkom 1. točkom (r) Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85, definiran je pojam nekomercijalnog prijevoza.</p>

10	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 6.</b>  Potrebno ispraviti pravopisnu pogrešku (članak 11. točka f) ... Uredbe (EU) br. 165/2014 (1065/2014) – pogrešno navedeni broj Uredbe</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaćeno.</p>
11	<p><b>TAHO CENTAR ZADAR j.d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 7.</b>  Radionice trebaju biti stacionarne i mobilne radi otoka i specijalnih vozila koji nemaju mogućnost dolaska do radionice. Male radionice su samim time konkurentije na tržištu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U članku 2. stavku 1. Pravilnika o radionicama za tahografe ("Narodne novine" broj 36/2019) propisano je da radionica za tahografe obavlja poslove u prostorijama na adresi koja je navedena u dozvoli.</p>
12	<p><b>TachoData</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 7.</b>  Smatram da treba postojati pojam "mobilne radionice" ako ništa drugo zbog pružanje usluge na otocima. Nema potrebe da dodatno financijski opterećujemo prijevoznike, koji zbog nedostupnosti "lokalne radionice" moraju slati vozila trajektnom linijom na kopno samo zbog potreba tahografa. Oduvijek se u praksi tako radi (samo jedna radionica). Nama "malim radionicama" se otežava rad u odnosu na velike radionice koji imaju postojeću i uhodanu mrežu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U članku 2. stavku 1. Pravilnika o radionicama za tahografe ("Narodne novine" broj 36/2019) propisano je da radionica za tahografe obavlja poslove u prostorijama na adresi koja je navedena u dozvoli.</p>
13	<p><b>Marko Udovičić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 7.</b>  Slažem se sa ovim prijedlogom jer se njime pogoduje interesnim skupinama koje znaju raditi samo na „ljevak“, a ne u normalnim tržišnim okolnostima. Također predlažem da se uvede pojam „najam mobilne kartice tehničara radionice“, jer kao što i sami znate, kartice jedne naše ugledne (najuglednije) tahografske radionice „rade“ u susjednoj Republici Srbiji, putuju autobusom, koriste ih razni ljudi (čak i tahografske radionice u Srbiji), njima se „ispituju“ pametni tahografi bez adekvatne opreme i edukacije, vjerojatno to nije „mobilno“, ali to je moralno zasigurno. Obzirom da ste kao nadzorno tijelo dobro upoznati sa navedenim činjenicama i niste reagirali na bilo koji način, predlažem da to ozakonite, tako da i nama u Hrvatskoj bude posao puno jednostavniji i uspješniji. Ne treba nam oprema, ne trebaju nam ljudi, ne treba nam edukacija, ne trebaju nam „famousne“ (inače javno dostupne) procedure proizvođača tahografa, potrebna nam je samo kartica tehničara te volja za ljepljenjem i slanjem naljepnica. Uz sve to je očigledno najpotrebniji „odgovorni i odani drug“ prilikom pisanja</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U članku 2. stavku 1. Pravilnika o radionicama za tahografe ("Narodne novine" broj 36/2019) propisano je da radionica za tahografe obavlja poslove u prostorijama na adresi koja je navedena u dozvoli.</p>

	<p>ovakvih zakonskih odredbi. Predloženi stavak 4. se briše. Predlaže se novi tekst stavka 4. koji glasi: Radionica smije iznajmljivati karticu tehničara neovlaštenim osobama</p>	
14	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 7.</b>  Predloženi stavak 4. se briše. Predlaže se novi tekst stavka 4. koji glasi: Radionice mogu biti stacionarne i mobilne</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U članku 2. stavku 1. Pravilnika o radionicama za tahografe ("Narodne novine" broj 36/2019) propisano je da radionica za tahografe obavlja poslove u prostorijama na adresi koja je navedena u dozvoli.</p>
15	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 7.</b>  Iz ovog prijedloga izmjena i dopuna Zakona jasno je vidljivo da je njihova svrha isključivo zaštita interesa i pogodovanje jednoj privatnoj tvrtki s ciljem olakšanja njenog rada, kao i s ciljem učvršćivanja njenog monopolističkog položaja u odnosu na ostale tahografske radionice, a sve na štetu hrvatskih prijevoznika. Malo je čudno, s obzirom da je Zakon o mobilnim radnicima stupio na snagu 2013. godine, ponovno aktualiziranje ove problematike, jer do pojave konkurencije na tržištu tahografskih radionica nitko nije niti spominjao određivanje odnosno ograničavanje mjesta njihovog rada. Dapače, Pravilnik o tahografskim radionicama je omogućavao rad na terenu, odnosno mobilnu radionicu, čak 10 godina, međutim, nažalost, monopolistički lobi je, dolaskom konkurencije, takve odredbe propisa uspješno izmijenio. Sama Uredba EU o tahografima br. 165/2014 ne zabranjuje mobilno ispitivanje tahografa, već je praksa u većini zemalja EU takva da nije bitno GDJE je ispitivanje tahografa obavljeno, nego isključivo KAKO je posao obavljen. Na našu žalost, u Hrvatskoj je jedino bitno KOD KOGA je napravljeno ispitivanje, a KAKO je isto napravljeno, to NIKOGA NE ZANIMA, jer je znanje velike većine sudionika u ovom poslu ispod svake razine. Postavlja se npr. opravdano pitanje zašto je odnosno po čemu je 20 metara ispitne staze drugačije u sjedištu neke prijevozničke tvrtke ili u sjedištu neke radionice za tahografe ? Ovdje treba napomenuti da većina prijevoznika u svojim prostorima, kao i svi servisi gospodarskih vozila, gdje su se do sada obavljala „mobilna“ ispitivanja, zadovoljavaju apsolutno sve uvjete za siguran rad, za razliku od 80 % postojećih tahografskih radionica. Takve lokacije posjeduju asfaltirane površine, kanale, stupne dizalice ili navoze, a trenutno se, kod većine proizvođača kamiona, davač impulsa koji se plombira sukladno procedurama nalazi na lako dostupnom mjestu za koji nije potreban niti jedan od navedenih uvjeta. Kao dokaz takvoj tvrdnji, navodimo da inspeksijska tijela koja kontroliraju vozila na prometnicama, nemaju niti jedan od gore navedenih uvjeta za kontrolu serijskog broja na samoj plombi, a svejedno ih kontroliraju. Pametni</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U članku 2. stavku 1. Pravilnika o radionicama za tahografe ("Narodne novine" broj 36/2019) propisano je da radionica za tahografe obavlja poslove u prostorijama na adresi koja je navedena u dozvoli.</p>



<p>tahografi također imaju mogućnost utvrđivanja GPS lokacije na kojoj je izvršeno ispitivanje, tako da se vrlo lako može provjeriti sama lokacija i da li je postupak napravljen sukladno procedurama proizvođača, s obzirom na dostupnost informacija u sustavu SOTAH. Smatramo da se ograničavanjem rada tahografskih radionica isključivo na lokaciju u dozvoli ne ide u korist niti se olakšava poslovanje cestovnim prijevoznicima. S obzirom na povećavanje cijene goriva, nedostatak vozača i neke druge relevantne okolnosti njihovog poslovanja, ovakvim odredbama povećavate ukupni trošak njihovog poslovanja i otežavate rad krajnjim korisnicima ovog Zakona, a to su prijevoznici. Mi, kao tahografska radionica, možemo s punom odgovornošću izjaviti da nama odgovara da sva ispitivanja i ostale radnje na tahografima odrađujemo isključivo u tahografskoj radionici. Međutim, poznato je da je moguće obaviti ispitivanje tahografa i na lokacijama koje zadovoljavaju iste uvjete, kao i sama radionica. Ovim putem također upućujemo na članak 24. točku 3. Uredbe 165/2014 koja jasno propisuje razdoblje provjere postupaka tehničara kako bi se osiguralo da radionice zaista obavljaju poslove prema procedurama proizvođača. Mobilno ispitivanje tahografa (na sigurnoj lokaciji) ne utječe na sigurnost prometa već olakšava rad prijevoznicima kojima svakako treba olakšati rad kako bi mogli biti konkurentni na europskom tržištu.</p>	
<p>16 <b>TAHO CENTAR ZADAR j.d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b> Ovakvim prijedlogom Zakona kao male radionice za tahografe dolazimo u poziciju da će nas ovlašteni zastupnici "ucjenjivati" jer smo ograničeni na tržište Hrvatske. Istovremeno smo konkurenti na tržištu u obavljanju istih poslova.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Nacrtom predmetnog zakona proširen je krug subjekata s kojima je moguće imati uređen odnos vezano za postupak i poslove koje radionica obavlja.</p>
<p>17 <b>TachoData PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b> Smatramo da ovakvim izmjenama postojećeg Zakona, nas "male radionice" ograničavate na duopol i ostajemo osuđeni na samovolju zastupnika proizvođača tahografa u Hrvatskoj, koji su ujedno i velike tahografske radionice.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Nacrtom predmetnog zakona proširen je krug subjekata s kojima je moguće imati uređen odnos vezano za postupak i poslove koje radionica obavlja.</p>
<p>18 <b>Marko Udovičić PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b> Lijepo zamišljeno za jednu familiju, moram priznati da bi me bilo i sram predložiti MMPI-u takvu glupost koja ne samo da je suprotna Uredbi 165/2014 već bi mogla imati ozbiljne reperkusije u drugim državnim tijelima. Jedino žalosno što nitko od kolega nije smio komentirati ovu odredbu, a svi traže i kupuju robu</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Primljeno na znanje.</p>

	<p>kod povoljnijih distributera u EU. Sad više nećete imati s tim problema. Bravo za prijedlog i provedbu.</p>	
19	<p><b>Marko Udovičić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b>          Treba nadodati imena vlasnika/ca trenutnih tvrtki koje su po vama „ovlašteni zastupnici“ („mali bogovi“) da se skрати cijela priča oko izdavanja i oduzimanja dozvola tahografskim radionicama, da konačno bude sve transparentno i sigurno da jedna obitelj može bezbrižno uživati od tog posla, a da pritom ne mora ništa niti raditi. Koliko vidim, to je jedini cilj (doduše, malo „zakamufliran“) oko prijedloga izmjene ovog Zakona. Zar nije pomalo suludo da tvrtka koja je zastupnik tahografskih uređaja uopće sudjeluje u procesu izdavanja dozvola drugim sudionicima na tržištu a u isto vrijeme im je konkurent u samom poslu ispitivanja tahografa. Također vrlo bitno za napomenuti da ista ta tvrtka ukoliko druga tahografska radionica ne kupuje tahografsku opremu i same tahografske uređaje može otkazati ugovor toj radionici, koja automatski gubi dozvolu od MMPI-a za rad. Zašto mi ne bismo mogli kupovati po drugim zemljama EU istu tu opremu i uređaje po znatno nižim uvjetima? To je jedna velika sramota i podvala „ekipe“, koja je krši tržišne i poduzetničke slobode na području EU.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Primljeno na znanje.</p>
20	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b>          Komentar na prijedlog izmjene članka 14. važećeg Zakona, predložene iznimke uređenog odnosa sa proizvođačem ili zastupnikom proizvođača digitalnih i pametnih tahografa: Čudno je da se vrsta tahografa „analogni“ u 2022. godini stavlja na posebno mjesto, umjesto da su glavna tema rasprave pametni tahografi druge generacije. Ova odredba direktno pogoduje jednom proizvođaču tahografa koji ima tržišni udio od 99,9 % analognih tahografa u Europi, samim time i njegovom predstavniku u Hrvatskoj. Ovdje se samo spominju poslovi „provjere, pregleda i ispitivanja digitalnih i pametnih tahografa“ kao iznimka, a nisu navedeni drugi poslovi sa digitalnim i pametnim tahografima definirani važećim Zakonom (čl. 12. st. 1. i 2.) i Pravilnikom o radionicama za tahografe – ugradnja, aktivacija, kalibracija, plombiranje, prijenos podataka, nemogućnost prijena podataka, uklanjanje i demontaža, izrađivanje identifikacijskih oznaka, uklanjanje i postavljanje naljepnica, provjera rada GNSS sustava i provjera rada DSRC sustava. Uredbom 165/2014 propisani su poslovi tahografskih radionica koje iste obavljaju vezano za tahografe po vrstama. Nažalost iz ovog prijedloga se vidi da se ne poštuje u potpunosti Uredba 165/2014 već se nacionalnim zakonodavstvom pokušavaju propisati poslovi koje predmetna Uredba ne poznaje, a sve u svrhu</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          S obzirom na prirodu i svojstva analognih tahografa, smatramo da je potrebna konstantna opskrba stručnim znanjem i opremom od strane njegovog proizvođača odnosno njegova ovlaštenog zastupnika za područje Republike Hrvatske kako bi se osigurao ispravan rad navedenih tahografa.</p>

	<p>favoriziranja jednog proizvođača, odnosno njegovog predstavnika u Hrvatskoj. Za pojedine tahografe koji su licencirani i rađeni prema Uredbi više ne postoji zastupnik koji može dati ugovor u EU, a kamoli u RH, pa se postavlja pitanje da li te kamione više nije moguće registrirati samo u Republici Hrvatskoj dok se mogu ispitivati u ostatku svijeta ? Čemu iznimka za digitalne i pametne tahografe ako im je svrha ista. Svi tahografi bez obzira na marku i tip se rade prema Provedbenoj Uredbi 799/2016 i ne smiju odstupati od nje ako su certificirani kao takvi.</p>	
21	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b>  U članku 8. prijedloga, predlažemo brisanje stavka 2.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Nacrtom navedenog zakona kao uvjet za izdavanje dozvole za obavljanje poslova radionice za tahografe smatramo da je nužno imati kanal s obzirom na prirodu i narav poslova koje obavlja radionica, a kako bi se osigurali sigurni i adekvatni uvjeti rada u istoj.</p>
22	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b>  Komentar na članak 8. prijedloga, podstavak 10.: Iz ovog prijedloga očito je davanje „javne ovlasti“ privatnim tvrtkama u području dobivanja dozvola za obavljanje poslova tahografske radionice. Mi kao ovlašteni predstavnik proizvođača tahografa Stoneridge za Republiku Hrvatsku izričito se protivimo takvom prijedlogu Zakona jer smo mišljenja da je nedopustivo da kao ravnopravna članica EU prisiljavamo potencijalne nove i postojeće radionice u Hrvatskoj na ovisan položaj o dvoje predstavnika najvećih proizvođača tahografskih uređaja na tržištu Europe i Republike Hrvatske. Čudno kako unatrag devet godina, pa čak i prije samog ulaska Hrvatske u EU, takva suluda i protuustavna odredba nikome nije pala napamet do danas. Iz ovog prijedloga vidi se jedino interes očuvanja „tržišne“ pozicije jednog predstavnika velikog proizvođača tahografa i tahografske opreme. Ovakve odredbe nemaju čak niti treće zemlje, a kamoli druge članice EU, pa se ovim prijedlogom izravno krše poduzetničke slobode unutar EU. U prijevodu bi to značilo da distributeri iz drugih zemalja EU nisu kompetentni, pa se postavlja pitanje dali će sva njihova vozila koja prolaze kroz Hrvatsku morati na ispitivanje tahografa ? U slovenskom modelu čak niti ne postoji ugovor sa predstavnicima, zastupnicima, distributerima (privatnim firmama) već osiguranje procedura postupanja se dokazuje na temelju dodijeljene državne akreditacije izdane od nadležne akreditacijske agencije ..... Po pitanju isključivo popravaka analognih tahografa, morate imati ugovor sa proizvođačem istog, što je jedino i logično. Sve druge radnje kao što su ispitivanje, aktivacija, ugradnja, plombiranje i dr. možete obavljati na svim vrstama i svim markama tahografskih uređaja koje posjeduju tipno odobrenje. Pojam “odgovarajući odnos” nije definiran. Smisao samog odnosa sa proizvođačem, predstavnikom ili distributerom u poslovima vezanim uz tahograf jest da je radionici i</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Pravnoj ili fizičkoj osobi - obrtniku koja podnese zahtjev za izdavanje dozvole za obavljanja poslove radionice za tahografe te koja ispunjava uvjete propisane Zakonom, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture izdaje dozvolu te je ista ovlaštena obavljati one poslove koje su određene dozvolom.</p>

	<p>njenim tehničarima dostupna procedura i dokumentacija vezana za njihovo stručno obavljanje poslova vezanih uz tahografe. Smisao je da radionice koriste certificirane dijelove te da ne mogu ugrađivati, popravljati ili ispitivati uređaje koji nisu certificirani putem ERCA - e. Članak 14. Zakona bi trebao biti bitan i stoga da se osigura da u RH postoje kvalitetne tahografske radionice koje odrađuju posao prema važećim procedurama proizvođača, što i Uredba 165/2014 zahtjeva, i da se spriječi bilo kakva manipulacija u tahografskim radionicama. Problem je što pogrešna tumačenja Zakona, zbog njegove nedorečenosti, ostavljaju mogućnost manipuliranja, što jedna privatna tvrtka obilato koristi. Očito je interes da se samo toj, jednoj i jedinoj privatnoj tvrtki u RH može netko javiti da otvori radionicu za tahografe, i kada se gledaju glavni uvjeti za dobivanje dozvole, ostavljate prostor da jedna ili dvije privatne tvrtke (a ne Ministarstvo) odlučuju o tome tko smije imati radionicu i kojim poslovima se ta radionica smije baviti. To je u suprotnosti sa Uredbom 165/2014 kojoj je cilj sigurnost tahografa i njegovog sustava, kako bi se poboljšala sigurnost u prometu i omogućilo pravedno tržišno natjecanje. Uredba 165/2014 ne ograničava rad tahografskih radionica po proizvođačima tahografa, jer su za iste propisane konstrukcijske i ostale značajke prema vrstama tahografa, te se za iste izdaje tipno odobrenje. U Hrvatskoj imamo trenutno dva zastupnika tahografskih uređaja, a što je sa ostalim markama tahografa s obzirom da ih se po prijedlogu ne smije niti ispitivati pa čak niti zamijeniti sa drugim, bez ugovora sa zastupnikom kojeg nema u Hrvatskoj?</p>
<p>23 <b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b> Predlažemo da se predložena odredba podstavka 10. pobriše u potpunosti. Predlažemo novu odredbu: „ima na odgovarajući način uređen odnos sa jednim od proizvođača ili ovlaštenih zastupnika ili distributera tahografa vezano za postupak i poslove koje obavlja“</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Nacrtom predmetnog zakona proširen je krug subjekata s kojima je moguće imati uređen odnos vezano za postupak i poslove koje radionica obavlja.</p>
<p>24 <b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b> Stupne dizalice se koriste u većini kamionskih servisa, te su kao takve prihvatljive kao oprema tahografskih radionica</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Nacrtom navedenog zakona kao uvjet za izdavanje dozvole za obavljanje poslova radionice za tahografe smatramo da je nužno imati kanal s obzirom na prirodu i narav poslova koje obavlja radionica, a kako bi se osigurali sigurni i adekvatni uvjeti rada u istoj.</p>
<p>25 <b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b> Predlaže se tekst članka 14. stavka 1. podstavka 5. važećeg Zakona izmijeniti na način da piše: "ima</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Nacrtom navedenog zakona kao uvjet za izdavanje dozvole za obavljanje poslova radionice za tahografe smatramo da je nužno imati kanal s obzirom na prirodu i narav poslova koje obavlja radionica, a kako bi se osigurali sigurni i adekvatni uvjeti rada u istoj.</p>

	kanal ili navoz ili stupne dizalice"	
26	<p><b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 8.</b></p> <p>Predlažemo da se ispitni valjci kao pozicija/mjerno mjesto mjerenja konstante vozila (i određivanja statičkog radijusa pogonskih kotača) ne izbace iz upotrebe. Naime, u cijeloj EU je u upotrebi cijeli niz tipno odobrenih mjerila za ova mjerenja koja uredno funkcioniraju. I u Hrvatskoj su nam poznate najmanje tri stanice za tehničke preglede koje koriste ovakav tip mjerenja konstante vozila (imaju i stazu ali mogu mjeriti i na valjcima). Uobičajeno je riječ o valjcima za mjerenje kočne sile na obodu kotača (premda to mogu biti i potpuno nezavisni valjci) na koje se postavlja mjerna oprema za mjerenje. U usporedbi s klasičnim mjernim stazama ovakav tip mjerenja ima manju mogućnost ljudske greške jer se rotacija valjaka automatski zaustavlja nakon pređene mjerne udaljenosti, ali je metoda istodobno manje realna radi neprirodnije elastične deformacije guma (guma se deformira i time relativno proklizava u dvije dodirne površine – između gume i dva valjka) u odnosu na prirodnu deformaciju gume na ispitnoj stazi. Ipak, najvažnijim držimo da je riječ o mjernim uređajima koji imaju tipno odobrenje na području EU, koji se redovno umjeravaju svake godine pri DZM i nema potrebe da se takvi uređaji odjednom proglase nepodesni i izbace iz upotrebe.</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>
27	<p><b>Marko Udovičić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.</b></p> <p>Odličan prijedlog, po meni osobno malo čak i prebalg jer bi trebalo uvesti ovaj „prekršaj“ u odredbe kaznenog Zakona i tražiti za direktora i vlasnika tahografske radionice kaznu bezuvjetnog zatvora u trajanju minimalno 10 godina. To je dobro i tahografskoj radionici kojoj „šeću“ kartice tehničara po Srbiji jer niste uveli pojam „mobilna kartica“, pa stoga nisu niti u prekršaju. Iz ovg prijedloga se jasno vide smjernice predlagatelja da uopće nije bitno kako je posao ispitivanja napravljen, već samo kako suziti „ljevak“ da ide u pravom smjeru. Šta je sa prekršajnim odredbama za tehničare? One su Vama kao i kompletna ova struka nebitne.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>
28	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 9.</b></p> <p>Komentar na odredbe članka 15. važećeg Zakona: Vezano za odredbe o ukidanju dozvole za poslove radionice za tahografe, potrebno je osigurati provedbu članka 24. stavka 6. Uredbe br. 165/2014 na način da se uvede institut privremenog ili trajnog povlačenja odobrenja za rad tehničara ili same</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da su nacrtom ovoga Zakona prekršajne odredbe u pogledu obavljanja poslova radionica za tahografe propisane na odgovarajući način.</p>

	radionice na zakonom određeni rok odnosno trajno. Naime, tehničari radionice su u mogućnosti napraviti manipulacije bez znanja radionice odnosno postupiti suprotno procedurama i zakonskim odredbama, pa treba razmotriti uvođenje prekršajnih sankcija i za tehničare u prekršajnim odredbama Zakona.	
29	<p><b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 10.</b></p> <p>Najveći dio, gotovo sve što je novim tekstom predloženo već postoji u postojećem SOTAH sustavu, osim obveznog unosa dviju fotografija na ispitnoj stazi (ili valjcima). Zašto se ovo predlaže? Najveća boljka tahografskih radionica u Republici Hrvatskoj je da se pojedina ispitivanja tahografa ili ne obavljaju ili se obavljaju na raznim parkiralištima, skladištima tj. nedozvoljenim lokacijama koje nisu odobrene lokacije radionica. To pojedine radionice koriste kako bi odlaskom do prijevoznika u njegovo dvorište zalijepile potrebne naljepnice i plombe po tahografu i vozilu te na taj način bez mjerenja fiktivno odradile ispitivanje tahografa. Postavljenjem dviju fotografija u SOTAH sustav i pridruživanje istih predmetu ispitivanja tahografa vozilo bi se jednoznačno prepoznalo da je bilo na ispitnoj stazi i da se ispitivanje obavilo na propisanoj lokaciji. Stoga bi fotografiranje trebalo odraditi na takav način da se osim vozila s registracijskim oznakama prepozna i lokacija na kojoj je ispitivanje obavljeno – mjerna staza ili unutrašnjost radionice (STP). Prije 15-tak godina sličan sustav uveden je u sve stanice za tehnički pregled vozila i njime se vrlo uspješno suzbilo nekorektno ponašanje pojedinaca koji su obavljali tehničke preglede bez prisutnog vozila u STP. Držimo da bi uvođenje ovakvog sustava značilo vrlo veliki korak naprijed u procesu ispravnog ispitivanja tahografa u Republici Hrvatskoj, kako po pitanju sigurnosti prometa na cestama, korektnog odnosa prema prijevoznicima da uistinu dobiju uslugu koju i plate, smanjenja mogućnosti manipulacije s tahografskim sustavom jer bi se sva vozila uistinu pregledavala ali i korektnog rada radionica za tahografe.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedeni prijedlog razmotrit će se prilikom sljedećih izmjena i dopuna Zakona.</p>
30	<p><b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 10.</b></p> <p>Predlažemo da posljednja alineja prvog stavka bude proširena i glasi: - svim provedenim ispitivanjima tahografa što uključuje najmanje sljedeće podatke: osnovne identifikacijske podatke o vozilu, prijevozniku i vrsti ispitivanog tahografa, podatke o svim relevantnim tehničkim detaljima ispitivanog vozila i tahografa te najmanje dvije fotografije vozila na ispitnoj stazi za vrijeme ispitivanja tahografa na kojima se mogu prepoznati pozicija i okolina vozila i registracijska oznaka vozila.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedeni prijedlog razmotrit će se prilikom sljedećih izmjena i dopuna Zakona.</p>
31	<b>Marko Udovičić</b>	<b>Primljeno na znanje</b>

	<p><b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Treba uvesti umjesto tri godine periodično izobrazbu tehničara tahografske radionice, na najviše 6 mjeseci a posebno za analogne tahografe. Za tahografe na sajlu nebi bilo loše čak i mjesečna obnova znanja. Samo nek ide business.</p>	<p>Primljeno na znanje.</p>
<p>32</p>	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Komentar na novi prijedlog odredbe članka 18. stavka 3. stavka 5. Zakona Smatramo da je edukacija tehničara potrebna za svaki novi tip tahografa a periodičnu obnovu već izdanih uvjerna smatramo nepotrebnom jer su tehničari radionice za takve tipove tahografa ranije osposobljeni i u svakodnevnom radu koriste procedure proizvođača za ate tipove tahografa.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b> Navedeni prijedlog razmotrit će se prilikom sljedećih izmjena i dopuna Zakona.</p>
<p>33</p>	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Članak 18. stavak 3. alineja 5. važećeg Zakona predlažemo brisati u cijelosti. Umjesto toga novi članak 18. stavak 3. alineja 5. glasi: Stručnu osposobljenost kod jednog od proizvođača tahografa ili ovlaštenog zastupnika ili distributera proizvođača tahografa koji posjeduju tipna odobrenja, a što se dokazuje potvrdom o stručnoj osposobljenosti za pojedinu vrstu tahografa</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> S obzirom na prirodu i svojstva tahografa, smatramo da je potrebna konstantna opskrba opremom i stručnim znanjem od strane njegovog proizvođača odnosno njegova ovlaštenog zastupnika za područje Republike Hrvatske kako bi se osigurao ispravan rad navedenih tahografa.</p>
<p>34</p>	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>U članku 18. stavku 3. važećeg Zakona, predlažemo brisati alineju 4. u cijelosti U sadašnjoj praksi to je organizirala jedna privatna tvrtka u suradnji sa samo jednom srednjom školom u Hrvatskoj. Jedino se moglo pristupiti školovanju preko privatne tvrtke koja je osiguravala opremu i termine edukacije. U prijevodu su ponekad znali zakazati termine za 9 mjeseci od prijave. Nažalost, na toj edukaciji se spominje zadnji tahografski uređaj proizveden 1998. godine. Digitalni tahografi uopće ne postoje, a o pametnima nećemo uopće razgovarati. Mi kao predstavnik proizvođača Stoneridge smo htjeli dati opremu, materijale, procedure istoj toj Ustanovi ali rečeno nam je da se obratimo tvrtki s kojom oni imaju "ekskluzivni ugovor". Nažalost ova loša odredba ide u korist opet samo jednoj privatnoj tvrtki jer njome ima uvid u sve nove zahtjeve i pokušaje otvaranja tahografskih radionica. Svugdje u EU je dovoljna edukacija prema vrstama tahografa kod</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Pravilnikom o radionicama za tahografe propisano je da program školovanja za ispitivanje i ugradnju tahografskih uređaja odobrava ministarstvo nadležno za obrazovanje, te nije propisano ograničenje broja ovlaštenih pravnih subjekata za provođenje navedenog programa.</p>

	jednog od proizvođača tahografa.	
35	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Potrebno je u cijelom Zakonu zamijeniti riječ "kartica prijevoznika" za "kartica poduzeća" iz razloga što je takav naziv na kartici i što je naziv kartice tako definiran odredbama članka 2. stavka 2. točke j. Uredbe 165/2014.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedeni prijedlog razmotrit će se prilikom sljedećih izmjena i dopuna Zakona.</p>
36	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Nema potrebe preuzimati podatke pomoću kartice poduzeća, ako je s karticom radionice već preuzet podatak. Stavak 10. nije potreban iz razloga što se svaki ključ za skidanje podataka može namjestiti da skida podatke od i do određenog perioda. Što kada je prijevoznik npr. s druge strane države ili iz druge države, koliki je dodatni trošak ili koliko se dodatno komplicira rješavanje kvara i nastavak puta? Ako se svi podaci stavljaju u SOTAH zasto ih je potrebno stavljati na dodatni medij ? Na koji nacin se regulira potvrda ukoliko nije moguće skinuti podatke ?</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je u slučajevima uklanjanja ili demontaže tahografa nužno izvršiti preuzimanje podataka karticom radionice kako bi se izvršilo pohranjivanje podataka u središnji informacijski sustav za prikupljanje, obradu i čuvanje tahografskih podataka, ali i karticom prijevoznika kako bi i vlasniku vozila ti isti podaci bili dostupni.</p>
37	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>U većini slučajeva jedinica u vozilu se mijenja kada je pokvarena/oštećena u takvoj mjeri da iz nje radionica uopće ne može iščitati podatke.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>
38	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Ovlašteni tahografski tehničar bi trebala biti osoba koja je završila dodatan program usavršavanja odraslih za ispitivanje uređaja za bilježenje u cestovnom prometu u srednjoj školi. Po sadašnjem zakonskom rješenju svatko nestručan može raditi ova školovanja što je dovelo do pada kvalitete ispitivanja i servisiranja tahografa.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Pravilnikom o radionicama za tahografe propisano je da program školovanja za ispitivanje i ugradnju tahografskih uređaja odobrava ministarstvo nadležno za obrazovanje, te nije propisano ograničenje broja ovlaštenih pravnih subjekata za provođenje navedenog programa.</p>
39	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>U članku 18. stavku 3, alineja 3 mijenja se i glasi: - stručnu osposobljenost za ispitivanje tahografa što se dokazuje uvjerenjem o završenom školovanju izdanom od srednje škole koja ima program za edukaciju odraslih iz područja ispitivanja uređaja za</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Pravilnikom o radionicama za tahografe propisano je da program školovanja za ispitivanje i ugradnju tahografskih uređaja odobrava ministarstvo nadležno za obrazovanje, te nije propisano ograničenje broja ovlaštenih pravnih subjekata za provođenje navedenog programa.</p>



	bilježenje u cestovnom prometu propisanom od strane ministra uz suglasnost Ministarstva znanosti i obrazovanja	
40	<p><b>Vagotehna d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Procedure kod zamijene tahografa su propisane Uredbom pa ih nije potrebno mijenjati. Podaci sa tahografa se u većem broju slučajeva nisu u mogućnosti presnimiti zbog neispravnosti pojedinog segmenta tahografa ili tahografa u cijelosti. Ujedno, vozači ne posjeduju sa sobom karticu poduzeća a ukoliko im se dogodi na proputovanju kvar ili slično, zbog kojeg bi trebalo raditi zamijenu, nastaje problem.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>
41	<p><b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Premda niti jedan ovaj stavak u stvari ne bi trebao postojati u Zakonu jer je procedura zamjene tahografa propisana Uredbom, držimo da onda treba navesti i treći, najčešći slučaj kada se postojeći podaci ne mogu kopirati sa stare jedinice vozila jer je ista na neki način oštećena – memorija se ne da kopirati jer je jedinica vozila „mrtva“, ne radi prednji interface, ne radi utor za kartice, potrošila se baterija interne memorije, vozilo je doživjelo prometnu nesreću pa je uređaj oštećen itd. Razloga ima mnogo i jedinica vozila se najčešće mijenja kada se dogodi oštećenje. Prema prvobitnom prijedlogu ovih stavaka radionica bi uvijek morala kopirati podatke, a to najčešće nije moguće.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedeni prijedlog razmotrit će se prilikom sljedećih izmjena i dopuna Zakona.</p>
42	<p><b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Prijedlog novog teksta stavaka 9., 10. i 11.: (9) Ako je to fizički moguće, u slučaju uklanjanja ili demontaže tahografa iz vozila, radionica je dužna s uređaja presnimiti podatke koji su na njemu zabilježiti korištenjem kartice radionice i pohraniti podatke u središnji informacijski sustav za prikupljanje, pohranjivanje, obradu i čuvanje tahografskih podataka. (10) Ako je to fizički moguće, u slučaju uklanjanja ili demontaže tahografa iz vozila, radionica je dužna s uređaja presnimiti podatke koji su na njemu zabilježiti korištenjem kartice prijevoznika i te podatke predati prijevozniku. (11) U slučaju fizičke nemogućnosti presnimavanja podataka s demontiranog tahografa radionica je prijevozniku dužna izdati potvrdu o nemogućnosti preuzimanja podataka.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedeni prijedlog razmotrit će se prilikom sljedećih izmjena i dopuna Zakona.</p>
43	<p><b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Pravilnikom o radionicama za tahografe propisano je da program školovanja za ispitivanje i ugradnju</p>

<p><b>VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b></p> <p>Ovlašteni tahografski tehničar bi trebala biti osoba koja je nakon završene najmanje srednje škole tehničkog smjera (propisano je da to budu promet, elektrotehnika i strojarstvo) završila dopunsku nastavu u srednjoj školi po dodatnom programu usavršavanja i osposobljavanja odraslih osoba iz programa usavršavanja i osposobljavanja za ispitivanje uređaja za bilježenje u cestovnom prometu. Ova dopunska nastava bi polaznike trebala upoznati s osnovama mjeriteljstva, načinima mjerenja osnovnih fizikalnih veličina bitnih u prometu, upoznati ih s mjernom nesigurnošću, tolerancijama i greškama te na kraju uputiti u osnove mjerenja koeficijenta vozila, upoznavanja načina podešavanja tahografa, utjecaja pojedinih parametara vozila na koeficijent vozila te osnove mjerenja tahografa na vozilima. Nakon toga bi svatko mogao reći da zna osnove mjeriteljstva vezano uz tahografe na vozila. Sadašnjim zakonskim rješenjem nije propisano koja obrazovna institucija radi takva školovanja (u prijašnjem verziji Zakona je barem postojao navod da se to radi po programu kojeg propisuje ministar uz suglasnost Ministarstva obrazovanja). Samo je propisano da se stručna osposobljenost „dokazuje uvjerenjem o osposobljavanju“. Na ovaj način svatko može raditi ova školovanja što se na terenu uistinu i događa. Razna učilišta po cijeloj Hrvatskoj koja najblaže rečeno ponekad niti ne znaju izgovoriti riječ „tahograf“, a kamoli ispričati kako taj uređaj radi, napisali su programe po kojima vrše školovanje odraslih i osposobljavaju ih za ovlaštene tehničare. Naravno, samo na papiru i školovanja su gotova za jedan dan. Takvi ljudi niti znaju ispitivati tahograf niti znaju značenje zakonskog mjeriteljstva niti znaju utjecaj svoje greške na sigurnost prometa na cestama. Stoga predlažemo da se ovo školovanje omogući i propiše samo u srednjim školama kako bi se zadržala ozbiljnost ovog mjeriteljskog posla.</p>	<p>tahografskih uređaja odobrava ministarstvo nadležno za obrazovanje, te nije propisano ograničenje broja ovlaštenih pravnih subjekata za provođenje navedenog programa.</p>
<p>44 <b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 11.</b>  U članku 18., stavku 3., postojeća alineja 3 se mijenja i glasi: - stručnu osposobljenost za zakonsko ispitivanje tahografa, a što se dokazuje uvjerenjem o završenom školovanju izdanom od nadležne srednje škole koja ima program za edukaciju odraslih u području ispitivanja uređaja za bilježenje u cestovnom prometu</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Pravilnikom o radionicama za tahografe propisano je da program školovanja za ispitivanje i ugradnju tahografskih uređaja odobrava ministarstvo nadležno za obrazovanje, te nije propisano ograničenje broja ovlaštenih pravnih subjekata za provođenje navedenog programa.</p>
<p>45 <b>Panturist d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 12.</b>  U članku 12. prijedloga, stavku 1. alineja 2 predloženo je da javna ovlast izdavatelja kartica</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je prikupljanje, pohranjivanje, obrada i čuvanje tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu nužno kako bi se poboljšali radni uvjeti rada i sigurnost cestovnog prometa te povećala učinkovitost i djelotvornost nadzora nad provedbom Zakona.</p>

<p>obuhvaća „uslugu prikupljanja, pohranjivanja, obrade i čuvanja tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu“. Prema tumačenju navedenog prijedloga prijevoznicima se, umjesto rasterećenja od administrativnih nameta samo dodaju nove obaveze slanja tahografskih podataka u središnji informacijski sustav. Obrazloženje: - Uredbom (EZ) br.561/2006 u članku 10. točka 5. definirano je čuvanje evidencije radnog vremena vozača što je i preneseno u Zakon o radnom vremenu, obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu (NN 75/13, 36/15 i 46/17) - Uredbom (EZ) br.561/2006 definirano je na koji je način prijevoznik dužan dostaviti podatke nadzornom službeniku: „izravno ili na daljinu iz prostorija poduzeća“. - Uredbom (EU) br. 165/2014 je u članku 9. stavku 6. među ostalim stoji: „nadzorna tijela mogu pohranjivati podatke samo dok traju provjere na cesti. Podaci se brišu najkasnije tri sata nakon razmjene, osim ako podaci upućuju na moguću manipulaciju ili zloupotrebu tahografa. Proslijeđeni se podaci brišu ako, tijekom provjere na cesti koja neposredno slijedi, manipulacija ili zloupotreba nisu potvrđene.“ S obzirom na navedeno nije nam jasno zbog čega se inzistira na centralnom sustavu prikupljanja podataka kada je postojećim zakonskim propisima čitav način razmjene podataka definiran. Radi se ujedno o prekomjernom prikupljanju podataka što nije u skladu s GDPR. Predlažemo brisanje ove alineje.</p>	
<p>46 <b>APP d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 12.</b>  U članku 12. prijedloga, stavku 1. alineja 2 predloženo je da javna ovlast izdavatelja kartica obuhvaća „uslugu prikupljanja, pohranjivanja, obrade i čuvanja tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu“. Prema tumačenju navedenog prijedloga prijevoznicima se, umjesto rasterećenja od administrativnih nameta samo dodaju nove obaveze slanja tahografskih podataka u središnji informacijski sustav. Obrazloženje: - Uredbom (EZ) br.561/2006 u članku 10. točka 5. definirano je čuvanje evidencije radnog vremena vozača što je i preneseno u Zakon o radnom vremenu, obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu (NN 75/13, 36/15 i 46/17) - Uredbom (EZ) br.561/2006 definirano je na koji je način prijevoznik dužan dostaviti podatke nadzornom službeniku: „izravno ili na daljinu iz prostorija poduzeća“. - Uredbom (EU) br. 165/2014 je u članku 9. stavku 6. među ostalim stoji: „nadzorna tijela mogu pohranjivati podatke samo dok traju provjere na cesti. Podaci se brišu najkasnije tri sata nakon razmjene, osim ako podaci upućuju na moguću manipulaciju ili zloupotrebu tahografa. Proslijeđeni se podaci brišu ako, tijekom provjere na cesti koja neposredno slijedi, manipulacija ili zloupotreba nisu potvrđene.“ S obzirom na navedeno nije nam jasno zbog čega se inzistira na centralnom sustavu prikupljanja podataka</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je prikupljanje, pohranjivanje, obrada i čuvanje tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu nužno kako bi se poboljšali radni uvjeti rada i sigurnost cestovnog prometa te povećala učinkovitost i djelotvornost nadzora nad provedbom Zakona.</p>

	<p>kada je postojećim zakonskim propisima čitav način razmjene podataka definiran. Radi se ujedno o prekomjernom prikupljanju podataka što nije u skladu s GDPR. Predlažemo brisanje ove alineje.</p>	
47	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 12.</b>  U članku 12. prijedloga, stavku 1. alineja 2 predloženo je da javna ovlast izdavatelja kartica obuhvaća „uslugu prikupljanja, pohranjivanja, obrade i čuvanja tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu“. Prema tumačenju navedenog prijedloga prijevoznicima se, umjesto rasterećenja od administrativnih nameta samo dodaju nove obaveze slanja tahografskih podataka u središnji informacijski sustav. Obrazloženje: - Uredbom (EZ) br.561/2006 u članku 10. točka 5. definirano je čuvanje evidencije radnog vremena vozača što je i preneseno u Zakon o radnom vremenu, obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu (NN 75/13, 36/15 i 46/17) - Uredbom (EZ) br.561/2006 definirano je na koji je način prijevoznik dužan dostaviti podatke nadzornom službeniku: „izravno ili na daljinu iz prostorija poduzeća“. - Uredbom (EU) br. 165/2014 je u članku 9. stavku 6. među ostalim stoji: „nadzorna tijela mogu pohranjivati podatke samo dok traju provjere na cesti. Podaci se brišu najkasnije tri sata nakon razmjene, osim ako podaci upućuju na moguću manipulaciju ili zloupotrebu tahografa. Proslijeđeni se podaci brišu ako, tijekom provjere na cesti koja neposredno slijedi, manipulacija ili zloupotreba nisu potvrđene.“ S obzirom na navedeno nije nam jasno zbog čega se inzistira na centralnom sustavu prikupljanja podataka kada je postojećim zakonskim propisima čitav način razmjene podataka definiran. Radi se ujedno o prekomjernom prikupljanju podataka što nije u skladu s GDPR. Predlažemo brisanje ove alineje.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je prikupljanje, pohranjivanje, obrada i čuvanje tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu nužno kako bi se poboljšali radni uvjeti rada i sigurnost cestovnog prometa te povećala učinkovitost i djelotvornost nadzora nad provedbom Zakona.</p>
48	<p><b>HUST</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 12.</b>  Da li to znači da će svi prijevoznici morati dostavljati svoje podatke u središnji informacijski sustav? Ako je to točno, prvo ne razumijemo zašto se izmjenom ovog Zakona proširuje već dodijeljena javna ovlast izdavatelju kartica? Javna ovlast je stečena po postojećem Zakonu i u njoj je navedeno što je obuhvaćeno javnom ovlašću. Sada se ta ista ovlast, temeljem ovog akta jednostavno proširuje i na prikupljanje, pohranjivanje, obradu i čuvanje svih tahografskih podataka. Ako se ovakva odredba usvoji to bi odmah značilo dodatni financijski/kadrovski teret za sve prijevoznike u Republici Hrvatskoj jer ih se obvezuje da osim vlastitog kopiranja i čuvanja podataka propisanih Uredbom (EZ) br. 561/2006 u članku 10. točki 5. i</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je prikupljanje, pohranjivanje, obrada i čuvanje tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu nužno kako bi se poboljšali radni uvjeti rada i sigurnost cestovnog prometa te povećala učinkovitost i djelotvornost nadzora nad provedbom Zakona.</p>

<p>ovim Zakonom u članku 9., stavku 2., sada imaju i dodatnu obvezu – dostave svih tih podataka u središnji informacijski sustav. Umjesto da se prijevoznike rastereti od raznih administrativnih obveza, ovakvom odredbom im se novim nacionalnim propisom nameće dodatna obveza i smanjuje njihova konkurentnost. Također ne razumijemo čemu uspostava središnjeg informacijskog sustava za sve tahografske podatke u RH. Pa to ne postoji u niti jednoj državi EU i niti jedna država to od svojih prijevoznika ne zahtjeva (niti smije). Ovakav sustav samo predstavlja mogućnost centralnog nadgledanja radnih aktivnosti svih vozača iz ureda nekog inspektora, umjesto da se prava kontrola provodi na cesti ili prostorijama prijevoznika. Uostalom, i u samoj Uredbi (EZ) br. 561/2006 se kaže da je prijevoznik dužan osigurati dostupnost tih podataka ako ih nadzorni službenik zatraži – izravno ili na daljinu iz prostorija poduzeća. Dakle, Uredba uopće ne predviđa nikakav centralni sustav gdje bi nadzorni službenik pregledom podataka iz svog ureda imao na uvid sve tahografske podatke (niti je to tako praktično moguće jer postoji cijeli niz situacija koji se mogu objasniti drugom dokumentacijom). Nadalje, Uredbom (EU) br. 165/2014 je u članku 9. stavku 6. među ostalim predviđeno da „nadzorna tijela mogu pohranjivati podatke samo dok traju provjere na cesti. Podaci se brišu najkasnije tri sata nakon razmjene, osim ako podaci upućuju na moguću manipulaciju ili zloupotrebu tahografa. Proslijeđeni se podaci brišu ako, tijekom provjere na cesti koja neposredno slijedi, manipulacija ili zloupotreba nisu potvrđene.“ Dakle, i propisi EU-a, tj. Uredba, ima intenciju, predviđa da nikakva inspekcija ne smije čuvati prijevozničke podatke. To su podaci prijevoznika i samo njegovi podaci. Oni ih u slučaju potrebe moraju dati na uvid inspekciji ali ih ova, ako je sve ispravno s vozačem/vozilom ne smije zadržati više od tri sata. Umjesto poštivanja ovih odredbi mi uvodimo centralni sustav nadzora za sve! Kazne za nedostavljanje ovih podataka su također drakonske. Nemojmo zaboraviti da je najveći broj hrvatskih prijevoznika male tvrtke u kojima je vlasnik ujedno i vozač ili u kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe (ne govorimo o svega nekoliko desetaka dobro organiziranih i velikih javnih prijevoznika u RH) koji niti redovno prate propise i niti imaju vremena i infrastrukturu da se bave novim administrativnim zahtjevima. A kazna za ne dostavljanje ovih podataka je propisana (članak 17. ovog Zakona) na iznos 25.000 do 50.000 kn za pravnu osobu ili obrtnika, od 15.000 do 25.000 kn za odgovornu osobu i od 7.000 do 15.000 kn za vozača. Držimo da su vrijednosti svih napisanih kazni jednostavno previsoke i nerealne. Molimo zakonodavca da bude malo realniji i uoči koliko je ovo nepotrebno opterećenje. Predlažemo brisanje druge alineje u stavku 1.ovog članka.</p>	
<p>49 <b>Panturist d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  S obzirom na to da komentar na članak 12. nije prihvaćen, posljedično tome iz istog razloga se ne prihvaća ni ovaj prijedlog.</p>

	<p><b>CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 15.</b> Vezano uz komentar na članak 12. predlažemo brisanje</p>	
50	<p><b>APP d.d.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 15.</b> Vezano uz komentar na članak 12. predlažemo brisanje</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> S obzirom na to da komentar na članak 12. nije prihvaćen, posljedično tome iz istog razloga se ne prihvaća ni ovaj prijedlog.</p>
51	<p><b>Autotrans d.d.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 15.</b> Vezano uz komentar na članak 12. predlažemo brisanje</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> S obzirom na to da komentar na članak 12. nije prihvaćen, posljedično tome iz istog razloga se ne prihvaća ni ovaj prijedlog.</p>
52	<p><b>HUST</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 15.</b> Upravo se iz ovog stavka vidi tendencija i namjera zakonodavca za uspostavom središnjeg informacijskog sustava za obradu tahografskih podataka – da iz ureda, kontrolom tahografskih podataka na računalu, na jednostavan način zadovolji kvantitativne zahtjeve Uredbe koja propisuje obveznu kontrolu u prostorijama prijevoznika poduzeća. On bi uvidom u podatke svih prijevoznika na računalu, umjesto odlaskom u prijevozniku tvrtku lako zadovoljio ove zahtjev. Predlažemo brisanje predložene nadopune.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Smatramo da je prikupljanje, pohranjivanje, obrada i čuvanje tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu nužno kako bi se poboljšali radni uvjeti rada i sigurnost cestovnog prometa te povećala učinkovitost i djelotvornost nadzora nad provedbom Zakona.</p>
53	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 15.</b> Provjere sukladnosti s uredbom 561/2006 (kako je u samoj Uredbi navedeno) provode se analizom zapisnih listova (tahografskih listića), podataka koji su zabilježeni pomoću uređaja za bilježenje ili kartice vozača, ukupne ručne evidencije i ispisa ili, ako to ne postoji, analizom svih ostalih popratnih dokumenata kojima se opravdava nepridržavanje odredaba. Kako se uvid u podatke koji su preneseni u središnji informacijski sustav može smatrati izvršenom provjerom kada ne obuhvaća uvid u ostale podatke koji ne mogu biti preneseni, a spadaju u evidenciju radnog vremena? Nadalje uredbom je dana mogućnost prijevozniku da se popratnim dokumentima opravda. Je li takva mogućnost predviđena i ovdje?</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Uvidom u podatke koji su preneseni u središnji informacijski sustav je samo jedna od načina provjere usklađenosti sa Zakonom.</p>
54	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U</b></p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Uvidom u podatke koji su preneseni u središnji informacijski sustav je samo jedna od načina provjere usklađenosti sa Zakonom.</p>

	<p><b>CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 15.</b> Predlažemo brisanje riječi "ili uvidom u podatke koji su preneseni u središnji sustav za obradu tahografskih podataka".</p>	
55	<p><b>Panturist d.d.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b> Smatramo da su predložene kazne previsoke i da iste ne treba podizati. Generalno rečeno, prijevoznike treba rasteretiti raznih financijskih davanja pa makar to bili i prekršaji, a ne ih dodatno opterećivati ovako visokim kaznama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Opća svrha propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju. Smatramo da visina kazne koja je propisana osigurava opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija.</p>
56	<p><b>APP d.d.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b> Smatramo da su predložene kazne previsoke i da iste ne treba podizati. Generalno rečeno, prijevoznike treba rasteretiti raznih financijskih davanja pa makar to bili i prekršaji, a ne ih dodatno opterećivati ovako visokim kaznama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Opća svrha propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju. Smatramo da visina kazne koja je propisana osigurava opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija.</p>
57	<p><b>Autotrans d.d.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b> Smatramo da su predložene kazne previsoke i da iste ne treba podizati. Generalno rečeno, prijevoznike treba rasteretiti raznih financijskih davanja pa makar to bili i prekršaji, a ne ih dodatno opterećivati ovako visokim kaznama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Opća svrha propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju. Smatramo da visina kazne koja je propisana osigurava opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija.</p>
58	<p><b>HUST</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNI ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b> Mislimo da su sve kazne drakonske. U odnosu na prošli Zakon sve kazne su narasle za nekoliko puta (najviše vozač – čak 5 puta u nekim odredbama). Ovo nema nikakvog smisla, pogotovo u ovom tržišnom trenutku kada je prijevoznništvo na koljenima jer nema putnika/tereta, jer cijena goriva neprekidno fluktuirala (raste), kada na tržištu nema vozača pa se uvoze iz Indije, Nepala ili Filipina i kada je cijela transportna industrija potpomognuta poticajima države da preživi. Podizati kazne prijevoznicima, odgovornim osobama i samim vozačima je kontraproduktivno i nitko ih kao takve neće moći platiti. Na ovaj način, s ovim povećanim cijenama, samo otvarate vrata koruptivnom ponašanju i zaobilaznjem naplate istih. Predlažemo da visine kazni za prekršaje ostanu barem na nivou prošlog Zakona.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Opća svrha propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju. Smatramo da visina kazne koja je propisana osigurava opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnih sankcija.</p>
59	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I</b></p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> U odnosu na komentar članka 11. važećeg Zakona,</p>

	<p><b>DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b></p> <p>- U važećem zakonu nije propisana kazna za nekorištenje Sustava za središnju obradu tahografskih podataka (SOTAH) od strane radionica za tahografe, sukladno posebnom propisu (članak 9. stavak 5. ZRVMR) - Sve kaznene odredbe iz ZRVMR - a bi trebalo izraziti u eurima, s obzirom da Hrvatska od 1.1.2023. uvodi euro kao valutu - U članak 13. stavak 1. važećeg Zakona bi trebalo dodati i pametne tahografe, a prijedlogom nije obuhvaćeno - U članku 6. stavku 2. važećeg Zakona treba unijeti ispravnu formulaciju iz Direktive 2002/15 o organizaciji radnog vremena mobilnih radnika i treba pisati „Radno vrijeme se prekida stankom u trajanju od najmanje 30 minuta ako radno vrijeme traje između šest i devet sati, ili u trajanju od 45 minuta, ako radno vrijeme iznosi sveukupno više od devet sati (sada pogrešno piše „zbroj do tada obavljenih radnih sati“) - U članku 10. važećeg Zakona treba dodati opciju (novi stavak 3.) što vozač kod sebe treba imati kada upravlja vozilom koje je opremljeno pametnim tahografom - U članku 11. važećeg Zakona treba izmijeniti tekst na način da piše „od onih propisanih odredbama ovoga Zakona i propisanih odredbama Uredbe 561/2006“ (vidjeti odredbe članka 11. Uredbe 561/2006)</p>	<p>napominjemo da se uredbe Eurospke unije, kada stupe na snagu, direktno primjenjuju na sve države članice.</p>
60	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b>  Predlažemo brisanje treće alineje u stavku 1.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je prikupljanje, pohranjivanje, obrada i čuvanje tahografskih podataka u središnjem informacijskom sustavu nužno kako bi se poboljšali radni uvjeti rada i sigurnost cestovnog prometa te povećala učinkovitost i djelotvornost nadzora nad provedbom Zakona, te navedena prekršajna odredba je nužna kako bi se osigurala provedba navedenog te smatramo da propisana visina novčane kazne osigurava opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopравnih sankcija.</p>
61	<p><b>Tahograf d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b>  Smatramo da su predložene kazne previsoke i da iste ne treba podizati. Generalno rečeno, prijevoznike treba rasteretiti raznih financijskih davanja pa makar to bili i prekršaji, a ne ih dodatno opterećivati ovako visokim kaznama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Opća svrha propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopравnih sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju. Smatramo da visina kazne koja je propisana osigurava opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopравnih sankcija.</p>
62	<p><b>ROBERT ŠTEFANAC</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 17.</b>  Predlažem da se uvede obaveza zamjene tahografskog uređaja te pripadajuće sonde u koliko se nadzorom utvrdi da se vozilo nedvojbeno kretalo a tahografski uređaj nije zabilježio vožnju. Kako su metode manipulacija takve da se redovnim ispitivanjem tahografa ne može utvrditi postojanje</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>



	iste u tahografu, potrebno je ukloniti manipulirani uređaj.	
63	<p><b>DIGITALNI TAHOGRAF d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 27.</b></p> <p>Komentar na članak 48. stavak 1. podstavak 7. Nije moguće koristiti u tahografu isteklu karticu jer tahograf ne prihvaća takvu karticu. Izbrisati tekst – ili je istekla.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva, u članku 27. stavku 2. propisana je navedena zabrana.</p>
64	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 27.</b></p> <p>U ovim vremenima kada je obavljanje bilo koje gospodarske djelatnosti opterećeno kao nikada do sada, u novijoj povijesti, povećanje kazni može se shvatiti kao nebriga vladajućih i javnog sektora za probleme gospodarstvenika.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Opća svrha propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopравниh sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju. Smatramo da visine kazne propisane ovim prijedlogom zakona osiguravaju opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopравниh sankcija.</p>
65	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O RADNOM VREMENU, OBVEZNIM ODMORIMA MOBILNIH RADNIKA I UREĐAJIMA ZA BILJEŽENJE U CESTOVNOM PRIJEVOZU, Članak 27.</b></p> <p>Predlažemo ostaviti kazne kakve su bile u starom Zakona.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Opća svrha propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopравниh sankcija jest da svi građani poštuju pravni sustav i da nitko ne počini prekršaj, te da se počinitelji prekršaja ubuduće tako ponašaju. Smatramo da visine kazne propisane ovim prijedlogom zakona osiguravaju opću svrhu propisivanja i izricanja ili primjene svih prekršajnopравниh sankcija.</p>
66	<p><b>HUST</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 30.</b></p> <p>Predlažemo brisanje 2. stavka ovog Prijedloga Zakona. Ne vidimo razlog zašto se one tahografske radionice koje se tek spremaju otvoriti ne bi prilagodile tehničkim uvjetima iz novog Zakona. Osim toga, jedina veća razlika koja nastupa je da nemogućnost otvaranja radionice koja ima navoz umjesto kanala za pregled donjeg postroja vozila. To samo znači da će se nekom omogućiti da slijedećih pet godina radi s navozom, a ne izgradi kanal. Navozi su relikti prošlosti i nikakva ozbiljna struka ne dozvoljava da se vozila popravljaju (niti da se tahografi plombiraju na navozu).</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>
67	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 30.</b></p> <p>Nije propisano koji je to trenutak koji označava početak postupka odobrenja što znači da se može proizvoljno tumačiti.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Zakon koji uređuje upravni postupak određuje trenutak pokretanja upravnog postupka.</p>
68	<p><b>TAHO-ST d.o.o.</b>  <b>PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE, Članak 30.</b></p> <p>Predlažemo brisanje 2. stavka ovog Prijedloga.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Pravna sigurnost te načelo legitimnih očekivanja stranaka su jedne od najviših pravnih vrednota, stoga je izrazito važno da pravni subjekti unaprijed znaju s kojim pravnim posljedicama mogu računati, te da imaju potrebno vrijeme da svoje ponašanje usklade sa zakonom i podzakonskim propisima.</p>

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

**1. Naziv prijedloga propisa**

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

**2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa**

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

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

Predviđeno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2022. godinu.

Rok: II. kvartal 2022.

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

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

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

**b) Sekundarni izvori prava Europske unije**

*Direktiva (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249, 31.7.2020.)*

32020L1057

- Članak 2. preuzeto: Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (NN 75/13 NN 36/15 NN 46/17)

**c) Ostali izvori prava Europske unije**

-

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

Da.

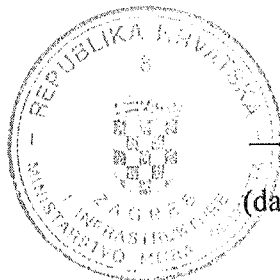
**Potpis EU koordinatora stručnog nositelja izrade prijedloga propisa, datum i pečat**

Josip Bilaver

Državni tajnik



(potpis)

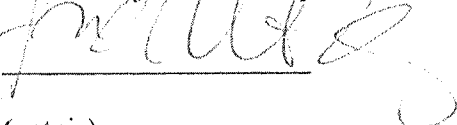


(datum i pečat)

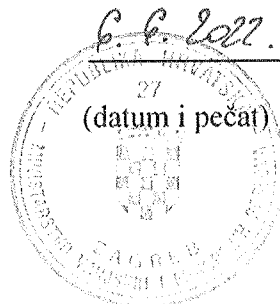
**Potpis EU koordinatora Ministarstva vanjskih i europskih poslova, datum i pečat**

Andreja Metelko-Zgombić

Državna tajnica za Europu



(potpis)



(datum i pečat)

217  
35

## USPOREDNI PRIKAZ PODUDARANJA ODREDBI PROPISA EUROPSKE UNIJE S PRIJEDLOGOM PROPISA

### 1. Naziv propisa Europske unije

Direktiva (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012

### 2. Naziv prijedloga propisa

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

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

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

		odredbu prijedloga propisa?	odredbu prijedloga propisa)
<p>Članak 1.</p> <p>Posebna pravila o upućivanju vozača</p> <p>1. Ovim se člankom utvrđuju posebna pravila o određenim aspektima Direktive 96/71/EZ u pogledu upućivanja vozača u sektoru cestovnog prometa i Direktive 2014/67/EU u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole za upućivanje tih vozača.</p> <p>2. Ta posebna pravila primjenjuju se na vozače zaposlene u poduzećima s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzimaju transnacionalnu mjeru iz u</p>	<p style="text-align: center;"><b>Članak 4.</b></p> <p>Iza dosadašnje točke 11., koja postaje točka 9., dodaju se točke 10., 11. i 12. koji glase:</p> <p>„10. „bilateralni prijevoz robe“ je kretanje robe, na temelju ugovora o prijevozu, iz države članice poslovnog nastana u drugu državu članicu ili treću zemlju ili iz druge države članice ili treće zemlje u državu članicu poslovnog nastana.</p> <p>11. „bilateralni prijevoz putnika u međunarodnom povremenom ili linijskom prijevozu putnika“ je prijevoz u okviru kojeg vozač obavi bilo koju od sljedećih radnji:</p> <p>a) primi putnike u državi članici poslovnog nastana i iskrca ih u drugoj državi članici ili trećoj zemlji;</p> <p>b) primi putnike u državi članici ili trećoj zemlji i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana; ili</p> <p>c) primi putnike i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana radi odlazaka na lokalne izlete u drugu državu članicu ili treću zemlju, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	

<p>članka 1. stavka 3. točke (a) Direktive 96/71/EZ.</p> <p>3. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja bilateralni prijevoz robe.</p> <p>Za potrebe ove Direktive bilateralni prijevoz robe znači kretanje robe, na temelju ugovora o prijevozu, iz države članice poslovnog nastana, kako je definirana u članku 2. točki 8. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, u drugu državu članicu ili treću zemlju ili iz druge države članice ili treće zemlje u državu članicu poslovnog nastana.</p> <p>Počevši od 2. veljače 2022., što je datum od kojeg su vozači dužni ručno bilježiti podatke o prelasku granice na temelju članka 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014, države članice primjenjuju</p>	<p>12. „sustav IMI“ je informacijski sustav kako je definiran Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća.“</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 5.</b></p> <p>Naziv glave III. mijenja se i glasi: „VREMENA VOŽNJE, PREKIDI VOŽNJE, DOKUMENTACIJA I POSEBNA PRAVILA O UPUĆIVANJU VOZAČA“.</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 6.</b></p> <p>Iza članka 11. dodaju se članci 11.a, 11.b, 11.c, 11.d, 11.e i 11.f s naslovima iznad njih koji glase:</p> <p style="text-align: center;"><i>Primjena posebnih pravila o upućivanju vozača</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 11.a</b></p> <p>(1) Posebna pravila o upućivanju vozača primjenjuju se na poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzima transnacionalnu mjeru i na vozače zaposlene u tim poduzećima.</p> <p>(2) Transnacionalna mjera iz stavka 1. ovoga članka podrazumijeva situaciju kada poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici upućuje vozače, za svoj račun i pod svojim vodstvom, na državno područje države članice na temelju ugovora sklopljenog između poduzeća koje upućuje i primatelja usluge koji posluje u toj državi članici, pod uvjetom da postoji radni odnos između poduzeća koje vrši upućivanje i vozača za vrijeme upućivanja.</p>		
---	---	--	--

<p>izuzeće za bilateralni prijevoz robe iz prvog i drugog podstavka ovog stavka i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja jednu aktivnost utovara i/ili istovara u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač niti utovaruje niti istovaruje robu u istoj državi članici.</p> <p>Ako nakon bilateralnog prijevoza koji je započeo u državi članici poslovnog nastana i tijekom kojeg nije obavljena nijedna dodatna aktivnost slijedi bilateralni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana, izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka primjenjuje se na najviše dvije dodatne aktivnosti istovara i/ili utovara, pod uvjetima navedenima u trećem podstavku.</p> <p>Izuzeća za dodatne aktivnosti iz trećeg i četvrtog podstavka ovog</p>	<p style="text-align: center;"><i>Izuzeća za bilateralni prijevoz robe</i></p> <p style="text-align: center;">Članak 11.b</p> <p>(1) Vozač se ne smatra upućenim kada obavlja bilateralni prijevoz robe.</p> <p>(2) Izuzeće za bilateralni prijevoz robe primjenjuje se i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja jednu aktivnost utovara i/ili istovara u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač niti utovaruje niti istovaruje robu u istoj državi članici.</p> <p>(3) Ako nakon bilateralnog prijevoza koji je započeo u državi članici poslovnog nastana i tijekom kojeg nije obavljena nijedna dodatna aktivnost slijedi bilateralni prijevoz u državu članicu poslovnog nastana, izuzeće za dodatne aktivnosti iz stavka 2. ovog članka primjenjuje se na najviše dvije dodatne aktivnosti istovara i/ili utovara.</p> <p style="text-align: center;"><i>Izuzeća za bilateralni prijevoz putnika</i></p> <p style="text-align: center;">Članak 11.c</p> <p>(1) Vozač se ne smatra upućenim kada obavlja bilateralni prijevoz putnika.</p> <p>(2) Izuzeće za bilateralni prijevoz putnika primjenjuje se i ako vozač, koji obavlja bilateralni prijevoz, povrh toga obavlja ukrcaj putnika jednom i/ili iskrcava putnike jednom u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač ne pruža usluge prijevoza putnika između dviju lokacija unutar prijedene države članice.</p> <p>(3) Odredba iz stavka 2. ovoga članka primjenjuje se i na povratno putovanje.</p> <p style="text-align: center;">Članak 11.d</p>		
---	---	--	--

<p>stavka primjenjuju se samo do datuma od kojeg se, na temelju članka 8. stavka 1. četvrtog podstavka Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. prvog podstavka te uredbe. Od tog se datuma izuzeća za dodatne aktivnosti iz trećeg i četvrtog podstavka ovog stavka primjenjuju isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografima, kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te uredbe.</p> <p>4. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja bilateralni prijevoz putnika.</p>	<p>(1) Vozač se ne smatra upućenim kada obavlja provoz kroz državno područje države članice bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.</p> <p>(2) Vozač se ne smatra upućenim kada odrađuje početnu ili završnu cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza, ako sama cestovna dionica predstavlja bilateralni prijevoz.</p> <p>(3) Vozač koji obavlja kabotažu kako je definirana Uredbama (EZ) br. 1072/2009 i (EZ) br. 1073/2009 smatra se upućenim vozačem.</p> <p>(4) Upućivanje se smatra završenim kada vozač napusti državu članicu domaćina za vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza robe ili putnika.</p> <p>(5) Razdoblje upućivanja ne može se zbrajati s prethodnim razdobljima upućivanja u kontekstu takvih međunarodnih prijevoza koje je izvršio isti vozač ili drugi vozač kojeg je taj vozač zamijenio.</p> <p style="text-align: center;"><i>Zahtjevi i mjere kontrole u pogledu upućivanja vozača</i></p> <p style="text-align: center;">Članak 11.e</p> <p>(1) Prijevoznik s poslovnim nastanom u drugoj državi članici dužan je, najkasnije na početku upućivanja, služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI, podnijeti izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju je vozač upućen.</p> <p>(2) Izjava iz stavka 1. ovoga članka mora sadržavati slijedeće informacije:</p> <p>1. broj licencije Zajednice,</p>		
---	---	--	--



<p>Za potrebe ove Direktive bilateralni prijevoz putnika u međunarodnom povremenom ili linijskom prijevozu putnika u smislu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 jest prijevoz u okviru kojeg vozač obavi bilo koju od sljedećih radnji:</p> <p>(a) primi putnike u državi članici poslovnog nastana i iskrca ih u drugoj državi članici ili trećoj zemlji;</p> <p>(b) primi putnike u državi članici ili trećoj zemlji i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana; ili</p> <p>(c) primi putnike i iskrca ih u državi članici poslovnog nastana radi odlazaka na lokalne izlete u drugu državu članicu ili treću zemlju, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009.</p> <p>Počevši od 2. veljače 2022., što je datum od kojeg su vozači dužni ručno bilježiti podatke o prelasku granice na</p>	<p>2. podatke za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe za kontakt u državi članici poslovnog nastana radi povezivanja s nadležnim tijelima države članice domaćina u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja dokumenata ili obavijesti,</p> <p>3. ime i prezime, adresu boravišta i broj vozačke dozvole vozača,</p> <p>4. datum početka ugovora o radu vozača i pravo koje se na njega primjenjuje,</p> <p>5. predviđeni datum početka i kraja upućivanja,</p> <p>6. registarsku oznaku motornog vozila,</p> <p>7. vrstu prijevoza.</p> <p>(3) Prijevoznik mora osigurati da vozač ima na raspolaganju i na zahtjev ovlaštene osobe predložiti sljedeće isprave:</p> <p>- primjerak izjave o upućivanju podnesene u sustavu IMI,</p> <p>- dokaz da se prijevoz odvija u državi članici domaćinu, kao što je elektronički tovarni list (e-CMR) ili dokaz iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009,</p>		
--	---	--	--

<p>temelju članka 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014, države članice primjenjuju izuzeće za bilateralni prijevoz putnika iz prvog i drugog podstavka ovog stavka i ako vozač koji obavlja bilateralni prijevoz povrh toga obavlja ukrcaj putnika jednom i/ili iskrcava putnike jednom u državama članicama ili trećim zemljama kroz koje taj vozač prolazi, pod uvjetom da vozač ne pruža usluge prijevoza putnika između dviju lokacija unutar prijedene države članice. Isto vrijedi za povratno putovanje.</p> <p>Izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka ovog stavka primjenjuje se samo do datuma od kojeg se, na temelju članka 8. stavka 1. četvrtog podstavka Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev</p>	<p>- zapise tahografa te posebice simbole država članica u kojima je vozač bio tijekom obavljanja međunarodnog cestovnog prijevoza ili kabotaže, u skladu sa zahtjevima u pogledu unosa informacija i vođenja evidencije sukladno Uredbama (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014.</p> <p>(4) Prijevoznik je dužan nakon razdoblja upućivanja, na izravan zahtjev nadležnih tijela država članica u koje je vozač bio upućen, putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI, dostaviti primjerke dokumenata iz stavka 2. ovoga članka, kao i dokumentaciju u vezi s naknadom vozača u odnosu na razdoblje upućivanja te njegov ugovor o radu ili jednakovrijedan dokument u smislu zakona kojim se uređuju radni odnosi te radne naloge koji se odnose na rad vozača i dokaz o isplatama.</p> <p>(5) Prijevoznik je dužan dostaviti dokumentaciju iz stavka 3. ovoga članka putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI najkasnije dva mjeseca od datuma zahtjeva.</p> <p>(6) Ako prijevoznik ne dostavi traženu dokumentaciju u roku iz stavka 4. ovoga članka, nadležna tijela države članice u koju je vozač bio upućen mogu putem sustava IMI od nadležnih tijela države članice poslovnog nastana zatražiti pomoć u skladu sa zakonom kojim se uređuju uvjeti rada i prava upućenog radnika.</p> <p>(7) Ako zahtjev za uzajamnu pomoć iz stavka 5. ovoga članka podnesen, nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika imaju pristup izjavi o upućivanju i drugim relevantnim informacijama koje je prijevoznik podnio putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI.</p> <p>(8) Nadležna tijela države članice poslovnog nastana osiguravaju da nadležnim tijelima države članice u koju je vozač bio upućen dostave zatraženu dokumentaciju putem sustava IMI u roku od 25 radnih dana od dana podnošenja zahtjeva za uzajamnu pomoć.</p> <p>(9) Za potrebe kontrole prijevoznik je dužan u javnom sučelju povezanom sa sustavom IMI redovito ažurirati izjave o upućivanju iz stavka 1. ovoga članka.</p>		
--	--	--	--

<p>bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. prvog podstavka te uredbe. Od tog se datuma izuzeće za dodatne aktivnosti iz trećeg podstavka ovog stavka primjenjuje isključivo na vozače koji se koriste vozilima opremljenima pametnim tahografima, kako je predviđeno u člancima 8., 9. i 10. te uredbe.</p> <p>5. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada obavlja provoz kroz državno područje države članice bez utovara ili istovara tereta te bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.</p> <p>6. Neovisno o članku 2. stavku 1. Direktive 96/71/EZ, vozač se ne smatra upućenim za potrebe Direktive 96/71/EZ kada odrađuje početnu ili završnu</p>	<p>(10) Na vozače zaposlene u poduzećima s poslovnim nastanom u državi članici koja poduzimaju transnacionalnu mjeru upućivanja radnika za svoj račun i pod svojim vodstvom, na državno područje države članice na temelju ugovora sklopljenog između poduzeća koje upućuje i primatelja usluge koji posluje u toj državi članici, u skladu sa zakonom kojim se uređuju uvjeti rada i prava upućenog radnika, primjenjuju se posebna pravila u pogledu administrativnih zahtjeva i mjera kontrole.</p> <p style="text-align: center;"><i>Dužnost vozača</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 11.f</b></p> <p>Vozač je dužan ručno bilježiti podatke o prelasku državne granice države članice ili treće zemlje sukladno članku 34. stavka 7. Uredbe (EU) br. 165/2014.“.</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 16.</b></p> <p>Iza članka 36. dodaje se članak 36.a koji glasi:</p> <p style="text-align: center;">„Članak 36.a</p> <p>(1) Najmanje jednom svakih šest mjeseci informacije bilateralno stavljene na raspolaganje na temelju članka 22. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006, razmjenjuju se između imenovanih tijela prijavljenih Komisiji u skladu s člankom 36. ovoga Zakona, na temelju obrazloženog zahtjeva države članice u pojedinačnim slučajevima.</p> <p>(2) Države članice dostavljaju informacije iz stavka 1. ovoga članka u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva, odnosno u kraćem roku ukoliko je isti dogovoren.</p>		
---	---	--	--

<p>cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza, kako je definiran u Direktivi Vijeća 92/106/EEZ (20), ako sama cestovna dionica predstavlja bilateralni prijevoz kako je definiran u stavku 3. ovog članka.</p> <p>7. Vozač koji obavlja kabotažu kako je definirana u uredbama (EZ) br. 1072/2009 i (EZ) br. 1073/2009 smatra se upućenim na temelju Direktive 96/71/EZ.</p> <p>8. Upućivanje se za potrebe članka 3. stavka 1.a Direktive 96/71/EZ smatra završenim kada vozač napusti državu članicu domaćina za vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza robe ili putnika. To razdoblje upućivanja ne može se zbrajati s prethodnim razdobljima upućivanja u kontekstu takvih međunarodnih prijevoza koje je izvršio isti vozač ili drugi vozač</p>	<p>(3) U hitnim slučajevima ili u slučajevima kada je potreban samo jednostavan uvid u registre informacije iz stavka 1. ovog članka dostavljaju se u roku od tri radna dana od primitka zahtjeva.</p> <p>(4) Država članica u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev o potrebnoj nadopuni zahtjeva te ako zahtjev nije dopunjen isti može biti odbijen.</p> <p>(5) Ako je teško ili nemoguće postupiti po zahtjevu, država članica u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev navodeći utemeljene razloge, a u cilju zajedničkog pronalaska rješenja.</p> <p>(6) U slučaju stalnih kašnjenja u pružanju informacija državi članici na čije je državno područje radnik upućen, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.</p> <p>(7) Podaci iz izjava o upućivanju pohranjuju se u repozitorij sustava IMI u svrhu provjera u razdoblju od 24 mjeseca.</p> <p>(8) Razmjena informacija predviđena u ovom članku provodi se putem sustava IMI.“</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 42.</b></p> <p>(3) Izuzeća za dodatne aktivnosti iz članka 11.b stavaka 2. i 3. ovoga Zakona primjenjuju se samo do datuma od kojeg se, sukladno odredbi članka 8. stavka 1. podstavka 4. Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. podstavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014.</p> <p>(4) Izuzeća za dodatne aktivnosti iz članka 11.c stavka 2. ovoga Zakona primjenjuju se samo do datuma od kojeg se, sukladno odredbi članka 8. stavka 1. podstavka 4. Uredbe (EU) br. 165/2014, u vozila prvi put registrirana u državi članici moraju ugraditi pametni</p>		
--	---	--	--

<p>kojeg je taj vozač zamijenio.</p> <p>9. Države članice osiguravaju da su, u skladu s Direktivom 2014/67/EU, uvjeti zaposlenja iz članka 3. Direktive 96/71/EZ, koji su utvrđeni nacionalnim zakonom ili drugim propisom ili kolektivnim ugovorima ili arbitražnim pravorijecima koji su na njihovu državnom području proglašeni univerzalno primjenjivima ili na neki drugi način primjenjivi u skladu s člankom 3. stavcima 1. i 8. Direktive 96/71/EZ, na pristupačan i transparentan način dostupni prijevoznim poduzećima iz drugih država članica te upućenim vozačima. Relevantne informacije osobito obuhvaćaju sastavne elemente naknade koji su obvezni na temelju takvih instrumenata, uključujući, ako je relevantno, na temelju kolektivnih</p>	<p>tahografi koji ispunjavaju zahtjev bilježenja prelazaka granice i dodatnih aktivnosti iz članka 8. stavka 1. podstavka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014.</p>		
--	--	--	--

<p>ugovora koji se općenito primjenjuju na sva slična poduzeća na dotičnom zemljopisnom području.</p> <p>10. Prijevozna poduzeća s poslovnim nastanom u državi nečlanici ne smiju imati povoljniji tretman od poduzeća s poslovnim nastanom u državi članici, među ostalim i pri obavljanju prijevoza u okviru bilateralnih ili multilateralnih sporazuma kojima se odobrava pristup tržištu Unije ili njegovim dijelovima.</p> <p>11. Odstupajući od članka 9. stavaka 1. i 2. Direktive 2014/67/EU, države članice mogu uvesti samo sljedeće administrativne zahtjeve i mjere kontrole u pogledu upućivanja vozača:</p> <p>(a) obvezu da prijevoznik s poslovnim nastanom u drugoj državi članici podnese izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice u koju je</p>			
---	--	--	--

<p>vozač upućen najkasnije na početku upućivanja, služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog s Informacijskim sustavom unutarnjeg tržišta („sustav IMI”) uspostavljenim Uredbom (EU) br. 1024/2012.; ta izjava o upućivanju sadržava sljedeće informacije:</p> <p>i.identitet prijevoznika, barem u obliku broja licencije Zajednice, ako je taj broj dostupan;</p> <p>ii.podatke za kontakt upravitelja prijevoza ili druge osobe za kontakt u državi članici poslovnog nastana radi povezivanja s nadležnim tijelima države članice domaćina u kojoj se pružaju usluge te slanja i primanja</p>			
--	--	--	--

<p>dokumenata ili obavijesti;</p> <p>iii.identitet, adresu boravišta i broj vozačke dozvole vozača;</p> <p>iv.datum početka ugovora o radu vozača i pravo koje se na njega primjenjuje;</p> <p>v.predviđeni datum početka i kraja upućivanja;</p> <p>vi.broj registarskih pločica motornih vozila;</p> <p>vii.jesu li usluge prijevoza koje se pružaju prijevoz robe, prijevoz putnika, međunarodni prijevoz ili kabotaža;</p> <p>(b)obvezu prijevoznika da osigura da vozač ima na raspolaganju u papirnatom ili elektroničkom obliku te obvezu da vozač drži i, na zahtjev, stavlja na raspolaganje na cesti:</p>			
---	--	--	--



<p>i.primjerak izjave o upućivanju podnesene u sustavu IMI;</p> <p>ii.dokaz da se prijevoz odvija u državi članici domaćinu, kao što je elektronički tovarni list (e-CMR) ili dokaz iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009;</p> <p>iii.zapise tahografa te posebice simbole država članica u kojima je vozač bio tijekom obavljanja međunarodnog cestovnog prijevoza ili kabotaže, u skladu sa zahtjevima u pogledu unosa informacija i vođenja evidencije na temelju uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014;</p> <p>(c)obvezu prijevoznika da nakon razdoblja upućivanja, na izravan zahtjev nadležnih tijela država članica u koje je vozač bio upućen, putem javnog sučelja povezanog sa sustavom</p>			
---	--	--	--

<p>IMI dostavi primjerke dokumenata iz točke (b) podtočaka ii. i iii. ovog stavka, kao i dokumentaciju u vezi s naknadom vozača u odnosu na razdoblje upućivanja te njegov ugovor o radu ili jednakovrijedan dokument u smislu članka 3. Direktive Vijeća 91/533/EEZ (21), radne naloge koji se odnose na rad vozača i dokaz o isplatama.</p> <p>Prijevoznik šalje dokumentaciju putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI najkasnije osam tjedana od datuma zahtjeva. Ako prijevoznik ne podnese traženu dokumentaciju u tom roku, nadležna tijela države članice u koju je vozač bio upućen mogu putem sustava IMI od nadležnih tijela države članice poslovnog nastana zatražiti pomoć u skladu s člancima 6. i 7. Direktive</p>			
--	--	--	--

<p>2014/67/EU. Ako je takav zahtjev za uzajamnu pomoć podnesen, nadležna tijela države članice poslovnog nastana prijevoznika imaju pristup izvaji o upućivanju i drugim relevantnim informacijama koje je prijevoznik podnio putem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI.</p> <p>Nadležna tijela države članice poslovnog nastana osiguravaju da nadležnim tijelima države članice u koju je vozač bio upućen dostave zatraženu dokumentaciju putem sustava IMI u roku od 25 radnih dana od dana podnošenja zahtjeva za uzajamnu pomoć.</p> <p>Za potrebe utvrđivanja da se vozač ne smatra upućenim u skladu sa stavicima 3. i 4. ovog članka države članice mogu samo kao mjeru kontrole vozaču uvesti obvezu da posjeduje i stavi na raspolaganje, ako se to zahtijeva tijekom</p>			
---	--	--	--

<p>provjere na cesti, u papirnatom ili elektroničkom obliku, dokaz o relevantnim djelatnostima međunarodnog prijevoza poput elektroničkog tovarnog lista (e-CMR) ili dokaza iz članka 8. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 te zapise tahografa iz točke (b) podtočke iii. ovog stavka.</p> <p>12. Za potrebe kontrole prijevoznik u javnom sučelju povezanom sa sustavom IMI redovito ažurira izjave o upućivanju iz stavka 11. točke (a).</p> <p>13. Podaci iz izjava o upućivanju pohranjuju se u repozitorij sustava IMI u svrhu provjera u razdoblju od 24 mjeseca.</p> <p>Država članica može dopustiti nadležnom tijelu da nacionalnim socijalnim partnerima putem sredstava izvan sustava IMI dostavi relevantne informacije dostupne u</p>			
--	--	--	--

<p>sustavu IMI u mjeri u kojoj je to potrebno za provjeru usklađenosti s pravilima o upućivanju i u skladu s nacionalnim pravom i praksama, pod uvjetom:</p> <p>(a) da su informacije povezane s upućivanjem na državno područje dotične države članice;</p> <p>(b) da se informacije upotrebljavaju isključivo u svrhu provedbe pravila o upućivanju; i</p> <p>(c) da je svaka obrada podataka provedena u skladu s Uredbom (EU) 2016/679.</p> <p>14. Komisija do 2. veljače 2021. provedbenim aktom određuje funkcionalnosti javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 4. stavka 2.</p>			
---	--	--	--

<p>15. Države članice izbjegavaju nepotrebna kašnjenja u provedbi mjera kontrole koje bi mogle utjecati na trajanje upućivanja i datume upućivanja.</p> <p>16. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i pružaju si uzajamnu pomoć i sve relevantne informacije, podložno uvjetima utvrđenima u Direktivi 2014/67/EU i Uredbi (EZ) br. 1071/2009.</p>			
<p>Članak 2.</p> <p>Izmjene Direktive 2006/22/EZ</p> <p>Direktiva 2006/22/EZ mijenja se kako slijedi:</p> <p>1.naslov se zamjenjuje sljedećim:</p> <p>„Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu</p>	<p style="text-align: center;"><b>Članak 13.</b></p> <p>U članku 31. iza stavka 1. dodaju se novi stavci 2. i 3. koji glase:</p> <p>„(2) Provjere na cesti iz stavka 1. ograničene su na aspekte koji se mogu učinkovito provjeriti s pomoću tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka, a sveobuhvatna provjera iz stavka 1. može se provesti samo u prostorima tvrtki.</p> <p>(3) Tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište upravitelja prijevoza ili drugu osobu ili subjekt kako bi prije kraja provjere na cesti pružio bilo koje dokaze koji se u tom trenutku ne nalaze u vozilu čime se ne dovodi u pitanje obveza vozača da osigura pravilnu upotrebu tahografske opreme.“.</p>	<p>Djelomično preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (NN 75/13 NN 36/15 NN 46/17) članak/članci čl. 31 st. 3., čl.</p>

<p>uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ”;</p> <p>2.članak 1. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 1.</p> <p>Predmet</p> <p>Ovom se Direktivom utvrđuju minimalni uvjeti za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 <a href="#">(*1)</a> i (EU) br. 165/2014 <a href="#">(*2)</a> Europskog parlamenta i Vijeća te Direktive 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća <a href="#">(*3)</a>.</p> <p><a href="#">(*1)</a> Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog</p>	<p style="text-align: center;"><b>Članak 16.</b></p> <p>Iza članka 36. dodaje se članak 36.a koji glasi:</p> <p style="text-align: center;">„Članak 36.a</p> <p>(1) Najmanje jednom svakih šest mjeseci informacije bilateralno stavljene na raspolaganje na temelju članka 22. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006, razmjenjuju se između imenovanih tijela prijavljenih Komisiji u skladu s člankom 36. ovoga Zakona, na temelju obrazloženog zahtjeva države članice u pojedinačnim slučajevima.</p> <p>(2) Države članice dostavljaju informacije iz stavka 1. ovoga članka u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva, odnosno u kraćem roku ukoliko je isti dogovoren.</p> <p>(3) U hitnim slučajevima ili u slučajevima kada je potreban samo jednostavan uvid u registre informacije iz stavka 1. ovog članka dostavljaju se u roku od tri radna dana od primitka zahtjeva.</p> <p>(4) Država članica u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev o potrebnoj nadopuni zahtjeva te ako zahtjev nije dopunjen isti može biti odbijen.</p> <p>(5) Ako je teško ili nemoguće postupiti po zahtjevu, država članica u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev navodeći utemeljene razloge, a u cilju zajedničkog pronalaska rješenja.</p> <p>(6) U slučaju stalnih kašnjenja u pružanju informacija državi članici na čije je državno područje radnik upućen, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.</p>	<p>33. st. 7., čl. 34, čl. 35, čl. 36</p>
---	--	---

<p>zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (<a href="#">SL L 102, 11.4.2006., str. 1.</a>)."</p> <p>(*2) Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (<a href="#">SL L 60, 28.2.2014., str. 1.</a>)."</p> <p>(*3) Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o</p>	<p>(7) Podaci iz izjava o upućivanju pohranjuju se u repozitorij sustava IMI u svrhu provjera u razdoblju od 24 mjeseca.</p> <p>(8) Razmjena informacija predviđena u ovom članku provodi se putem sustava IMI.“.</p>		
---	---	--	--



<p>organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (<a href="#">SL L 80, 23.3.2002., str. 35.</a>).”;"</p> <p>3.članak 2. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)u stavku 1. drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Te provjere svake godine obuhvaćaju širok i reprezentativan presjek mobilnih radnika, vozača, poduzeća i vozila obuhvaćenih područjem primjene uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te mobilnih radnika i vozača obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2002/15/EZ. Provjere na cesti usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ ograničene su na aspekte koji se mogu učinkovito provjeriti s</p>			
--	--	--	--

<p>pomoću tahografa i povezanih uređaja za bilježenje podataka. Sveobuhvatna provjera usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ može se provesti samo u prostorijama poduzeća.”;</p> <p>(b)u stavku 3. prvi i drugi podstavak zamjenjuju se sljedećim:</p> <p>„Svaka država članica organizira provjere tako da najmanje 3 % radnih dana vozača vozilâ koji su obuhvaćeni područjem primjene uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 bude provjereno. Tijekom provjere na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište, upravitelja prijevoza ili drugu osobu ili subjekt kako bi prije kraja provjere na cesti pružio bilo koje</p>			
--	--	--	--

<p>dokaze koji se u tom trenutku ne nalaze u vozilu; time se ne dovodi u pitanje obveza vozača da osigura pravilnu upotrebu tahografske opreme.</p> <p>Komisija od 1. siječnja 2012. može provedbenim aktom povećati minimalni postotak do 4 %, pod uvjetom da statistike prikupljene na temelju članka 3. pokažu da je u prosjeku više od 90 % svih provjerenih vozila opremljeno digitalnim tahografom. Pri donošenju odluke Komisija također uzima u obzir učinkovitost postojećih provedbenih mjera, a posebno dostupnost podataka s digitalnih tahografa u prostorijama poduzeća. Taj se</p>			
---	--	--	--

<p>provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;</p> <p>(c)umeće se sljedeći stavak:</p> <p>„3.a Svaka država članica organizira provjere usklađenosti s Direktivom 2002/15/EZ uzimajući u obzir sustav stupnjevanja rizika predviđen u članku 9. ove Direktive. Te provjere usmjerene su na poduzeće ako jedan ili više njegovih vozača neprekidno ili ozbiljno krši Uredbu (EZ) br. 561/2006 ili Uredbu (EU) br. 165/2014.”;</p> <p>(d)stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„4. Informacije podnesene Komisiji u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 i člankom 13. Direktive 2002/15/EZ</p>			
---	--	--	--

<p>uključuju broj vozača provjerenih na cesti, broj provjera u prostorijama poduzeća, broj provjerenih radnih dana te broj i vrstu prijavljenih povreda, uz naznaku jesu li se prevozili putnici ili teret.”;</p> <p>4.u članku 3. peti stavak zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Komisija, ako je potrebno, provedbenim aktima dodatno pojašnjava definicije kategorija navedene u prvom stavku točkama (a) i (b). Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;</p> <p>5.članak 5. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 5.</p> <p>Usklađene provjere</p> <p>Države članice najmanje šest puta godišnje provode usklađene</p>			
---	--	--	--

<p>provjere na cesti vozača i vozila obuhvaćenih područjem primjene Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014. Osim toga, države članice nastoje organizirati usklađene provjere u prostorijama poduzeća.</p> <p>Takve usklađene provjere u isto vrijeme poduzimaju provedbena tijela dviju ili više država članica, od kojih svako djeluje na vlastitom državnom području.”;</p> <p>6.u članku 6. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„1. Provjere u prostorijama poduzeća planiraju se s obzirom na prošla iskustva u vezi s različitim vrstama prijevoza i poduzeća. One se provode i ako se na cestama utvrde ozbiljne povrede Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 ili Direktive 2002/15/EZ.”;</p>			
--	--	--	--

<p>7.članak 7. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)stavak 1. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.točka (b) zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„(b)slati dvogodišnja statistička izvješća Komisiji na temelju članka 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006;”;</p> <p>ii.dodaje se sljedeća točka:</p> <p>„(d)osigurati razmjenu informacija s drugim državama članicama na temelju članka 8. ove Direktive o primjeni nacionalnih odredaba kojima se prenose ova Direktiva i</p>			
--	--	--	--

<p>Direktiva 2002/15/EZ.”;</p> <p>(b)stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„3. Razmjena podataka, iskustava i obavještajnih podataka između država članica aktivno se promiče, ponajprije, ali ne isključivo, putem Odbora navedenog u članku 12. stavku 1. i bilo kojeg tijela koje Komisija može imenovati provedbenim aktima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.”;</p> <p>8.članak 8. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 8.</p> <p>Razmjena informacija</p> <p>1. Informacije bilateralno stavljene na raspolaganje na temelju članka 22. stavka 3.</p>			
--	--	--	--



<p>Uredbe (EZ) br. 561/2006 također se razmjenjuju između imenovanih tijela prijavljenih Komisiji u skladu s člankom 7. ove Direktive:</p> <p>(a) najmanje jednom svakih šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive;</p> <p>(b) na temelju obrazloženog zahtjeva države članice u pojedinačnim slučajevima.</p> <p>2. Države članice dostavljaju informacije koje je zatražila druga država članica na temelju stavka 1. točke (b) u roku od 25 radnih dana od primitka zahtjeva. Države članice mogu se međusobno dogovoriti o kraćem roku. U hitnim slučajevima ili u slučajevima kada je potreban samo jednostavan uvid u registre, kao što su</p>			
---	--	--	--

<p>registri sustava stupnjevanja rizika, zatražene informacije dostavljaju se u roku od tri radna dana.</p> <p>Ako država članica kojoj je podnesen zahtjev smatra da zahtjev nije dovoljno obrazložen, u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev. Država članica koja je podnijela zahtjev dužna je dodatno potkrijepiti zahtjev. Ako država članica koja je podnijela zahtjev ne može dodatno potkrijepiti zahtjev, država članica kojoj je podnesen zahtjev može odbiti zahtjev.</p> <p>Ako je teško ili nemoguće postupiti u skladu sa zahtjevom za dostavljanje informacija ili provesti provjere, inspekcije ili istrage, dotična država članica u roku od 10 radnih dana od primitka zahtjeva o</p>			
--	--	--	--

tome obavješćuje državu članicu koja je podnijela zahtjev i navodi utemeljene razloge za te poteškoće ili tu nemogućnost. Dotične države članice međusobno se dogovaraju kako bi pronašle rješenje.

U slučaju stalnih kašnjenja u pružanju informacija državi članici na čije državno područje je radnik upućen, obavješćuje se Komisija koja poduzima odgovarajuće mjere.

3. Razmjena informacija predviđena u ovom članku provodi se putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta („sustav IMI”) uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća (\*4). To se ne primjenjuje na informacije koje države članice razmjenjuju izravnim pretraživanjem nacionalnih

elektroničkih registara iz članka 16. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća [\(\\*5\)](#).

[\(\\*4\)](#) Uredba (EU) br. 1024/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o administrativnoj suradnji putem Informacijskog sustava unutarnjeg tržišta i stavljanju izvan snage Odluke Komisije 2008/49/EZ (,Uredba IMI') ([SL L 316, 14.11.2012., str. 1.](#))."

[\(\\*5\)](#) Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ ([SL L 300, 14.11.2009., str. 51.](#)).";"

<p>9.članak 9. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„1. Države članice uvode sustav stupnjevanja rizika za poduzeća na temelju relativnog broja i težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 ili nacionalnih odredaba kojima se prenosi Direktiva 2002/15/EZ koje je pojedino poduzeće počinilo.</p> <p>Komisija do 2. lipnja 2021. provedbenim aktima utvrđuje zajedničku formulu za izračun stupnja rizika poduzeća. Tom zajedničkom formulom uzimaju se u obzir broj, težina i učestalost povreda, kao i rezultati kontrola u kojima nije otkrivena povreda te</p>			
---	--	--	--

<p>je li cestovni prijevoznik u svim svojim vozilima upotrebljavao pametni tahograf na temelju poglavlja II. Uredbe (EU) br. 165/2014. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.”;</p> <p>(b)u stavku 2. briše se druga rečenica;</p> <p>(c)stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„3. Početni popis povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 i Uredbe (EU) br. 165/2014 i ocjena težine tih povreda navedeni su u Prilogu III.</p> <p>Radi utvrđivanja ili ažuriranja ocjene težine povreda Uredbe (EZ) br. 561/2006 ili Uredbe (EU) br. 165/2014 Komisija je ovlaštena za donošenje</p>			
---	--	--	--

<p>delegiranih akata u skladu s člankom 15.a ove Direktive u svrhu izmjene Priloga III. kako bi se uzelo u obzir regulatorna kretanja i razmatranja o sigurnosti na cestama.</p> <p>U kategoriju najtežih povreda trebale bi biti uključene one povrede kod kojih se nepoštovanjem relevantnih odredaba uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 uzrokuje ozbiljan rizik od smrti ili teških tjelesnih ozljeda.”;</p> <p>(d)dodaju se sljedeći stavci:</p> <p>„4. Radi olakšavanja ciljanih provjera na cesti, podaci sadržani u nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika dostupni su za vrijeme kontrole svim nadležnim tijelima dotične države</p>			
--	--	--	--

<p>članice koja provode kontrole.</p> <p>5. Države članice nadležnim tijelima drugih država članica omogućuju izravan pristup informacijama sadržanima u njihovu nacionalnom sustavu stupnjevanja rizika putem interoperabilnih nacionalnih elektroničkih registara kako je navedeno u članku 16. Uredbe (EZ) br. 1071/2009, u skladu s člankom 16. stavkom 2. te uredbe.”;</p> <p>10.članak 11. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„1. Komisija provedbenim aktima utvrđuje smjernice o najboljoj praksi provedbe. Ti se provedbeni akti donose u skladu s</p>			
---	--	--	--



<p>postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2.</p> <p>Te se smjernice objavljuju u dvogodišnjem izvješću Komisije.”;</p> <p>(b)stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„3. Komisija provedbenim aktima utvrđuje zajednički pristup za evidentiranje i kontrolu razdoblja ostalih poslova, kako su definirani u članku 4. točki (e) Uredbe (EZ) br. 561/2006, uključujući oblik evidentiranja i posebne slučajeve u kojima se ono provodi, te za evidentiranje i kontrolu razdoblja od najmanje jednog tjedna tijekom kojeg vozač nije u vozilu i nije u mogućnosti izvršiti nikakve aktivnosti s tim</p>			
--	--	--	--

<p>vozilom. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.”;</p> <p>11.članci od 12. do 15. zamjenjuju se sljedećim:</p> <p>„Članak 12.</p> <p>Postupak odbora</p> <p>1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <a href="#">(*6)</a>.</p> <p>2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i</p>			
--	--	--	--

<p>primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.</p> <p>Članak 13.</p> <p>Provedbene mjere</p> <p>Komisija na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu donosi provedbene akte, osobito s jednim od sljedećih ciljeva:</p> <p>(a) radi promicanja zajedničkog pristupa provedbi ove Direktive;</p> <p>(b) radi poticanja koherentnosti pristupa među provedbenim tijelima i usklađenog tumačenja Uredbe (EZ) br. 561/2006 među provedbenim tijelima;</p> <p>(c) radi olakšavanja dijaloga između prijevozničkog sektora i provedbenih tijela.</p>			
---	--	--	--

<p>Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 12. stavka 2. ove Direktive.</p> <p>Članak 14.</p> <p>Pregovori s trećim zemljama</p> <p>Kada ova Direktiva stupi na snagu, Unija započinje pregovore s relevantnim trećim zemljama s ciljem primjene pravila jednakovrijednih onima utvrđenima u ovoj Direktivi.</p> <p>Do zaključenja tih pregovora države članice uključuju podatke o provjerama izvršenima na vozilima iz trećih zemalja u svoja izvješća Komisiji, kako je utvrđeno u članku 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006.</p>			
--	--	--	--

<p>Članak 15.</p> <p>Ažuriranje priloga</p> <p>Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 15.a u svrhu izmjene priloga I. i II. kako bi se unijele potrebne prilagodbe koje odražavaju razvoj najbolje prakse.</p> <p>(*6) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (<a href="#">SL L 55, 28.2.2011., str. 13.</a>).”;"</p> <p>12.umeće se sljedeći članak:</p> <p>„Članak 15.a</p> <p>Izvršavanje delegiranja ovlasti</p>			
---	--	--	--

<p>1. Ovlašt za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.</p> <p>2. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz članka 9. stavka 3. i članka 15. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 1. kolovoza 2020. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlašt najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlašt prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.</p> <p>3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlašt iz članka 9. stavka 3. i</p>			
--	--	--	--

<p>članka 15. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.</p> <p>4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. <a href="#">(*7)</a>.</p> <p>5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno</p>			
---	--	--	--

<p>priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.</p> <p>6. Delegirani akt donesen na temelju članka 9. stavka 3. i članka 15. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.</p> <p><a href="#">(*7) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.</a>;"</p> <p>13.Prilog I. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)dio A mijenja se kako slijedi:</p>			
---	--	--	--



<p>i.točke 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:</p> <p>„1.dnevna i tjedna vremena vožnje, stanke i dnevni i tjedni odmori; kao i tahografski listići prethodnih dana koji se moraju držati u vozilu u skladu s člankom 36. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 i/ili podaci pohranjeni za isto razdoblje na kartici vozača i/ili u memoriji tahografa u skladu s Prilogom II. ovoj Direktivi i/ili na ispisima;</p> <p>2.za razdoblje navedeno u članku 36. stavcima 1. i 2. Uredbe (EU) br. 165/2014, bilo</p>			
---	--	--	--

<p>koji slučaj kada je vozilo prekoračilo dozvoljenu brzinu, a koje se definira kao svako razdoblje duže od jedne minute tijekom kojeg je brzina vozila premašila 90 km/h za vozila kategorije N3 ili 105 km/h za vozila kategorije M3 (kategorije N3 i M3 kako su definirane u Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*8));</p> <p>(*8) Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava,</p>			
--	--	--	--

<p>sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (<a href="#">SL L 263, 9.10.2007., str. 1.</a>).”;</p> <p>ii.točka 4. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„4.ispravna primjena tahografa (utvrđivanje mogućih zloupotreba uređaja i/ili kartice vozača i/ili tahografskih listića) ili, ako je to primjereno, postojanje dokumenata iz članka 16. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 561/2006;”;</p> <p>iii.dodaje se sljedeća točka:</p>			
---	--	--	--

<p>„6.produženo maksimalno tjedno radno vrijeme od 60 sati kako je utvrđeno u članku 4. točki (a) Direktive 2002/15/EZ; ostala tjedna radna vremena kako je utvrđeno u člancima 4. i 5. Direktive 2002/15/EZ samo ako je tehnološki moguće provesti učinkovite provjere.”;</p> <p>(b)dio B mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.u prvom stavku dodaju se sljedeće točke:</p> <p>„4.poštovanje maksimalnog prosječnog tjednog radnog vremena, stanki i zahtjevâ u</p>			
---	--	--	--

<p>pogledu noćnog rada kako je utvrđeno u člancima 4., 5. i 7. Direktive 2002/15/EZ;</p> <p>5.poštovanje obveza poduzeća u pogledu plaćanja smještaja za vozače i organiziranja rada vozača, u skladu s člankom 8. stavcima 8. i 8.a Uredbe (EZ) br. 561/2006.”;</p> <p>ii.drugi stavak zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Države članice mogu, ako je to primjereno, provjeravati zajedničku odgovornost drugih sudionika u prijevoznom lancu, kao što su špediteri, otpremnici ili</p>			
--	--	--	--

<p>ugovaratelji, u slučaju otkrivene povrede, uključujući provjeru toga da ugovori o pružanju prijevoza omogućuju usklađenost s uredbama (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014.”.</p>			
<p>Članak 3.</p> <p>Izmjena Uredbe (EU) br. 1024/2012</p> <p>U Prilogu Uredbi (EU) br. 1024/2012 dodaju se sljedeće točke:</p> <p>„13.Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredaba (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 te Direktive 2002/15/EZ u pogledu socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Nije preuzeto jer se radi o članku koji propisuje izmjenu Uredbe (EU) br. 1024/2012.</p>

<p>stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ <a href="#">(*9)</a>: članak 8.</p> <p>14. Direktiva (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 <a href="#">(*10)</a>: članak 1. stavak 14.</p>			
<p>Članak 4.</p> <p>Postupak odbora</p> <p>1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 42. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 165/2014. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Odredba upućena Komisiji</p>

<p>2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.</p>			
<p>Članak 5.</p> <p>Sankcije</p> <p>1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama za pošiljatelje, otpremnike, ugovaratelje i podugovaratelje zbog nepoštovanja nacionalnih odredaba donesenih na temelju članka 1. ako su znali ili su s obzirom na sve relevantne okolnosti trebali znati da su usluge prijevoza koje su naručili uključivale povrede tih odredaba.</p> <p>2. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na povrede nacionalnih odredaba donesenih na temelju članka 1. i poduzimaju sve</p>	<p style="text-align: center;"><b>Članak 36.</b></p> <p>U članku 48. stavku 1. riječi „od 1.000,00 do 2.000,00“ zamjenjuju se riječima „od 3.000,00 do 10.000,00“</p> <p>U članku 48. stavku 1. dodaju se novi podstavci 4., 5., 6. i 7. koji glase:</p> <p>„- ako se u vozilu opremljenim digitalnim tahografom nalazi više od jednog vozača, a njegova kartica vozača nije umetnuta u odgovarajući utor na tahografu (članak 34. stavak 4. točka 1. Uredbe (EU) br. 165/2014),</p> <p>- ako se u vozilu opremljenim analognim tahografom nalazi više od jednog vozača, a vozač ne mijenja tahografske listiće na način da se relevantni podaci zabilježe na tahografskom listiću onog vozača koji vozi. (članak 34. stavak 4. točka 2. Uredbe (EU) br. 165/2014),</p> <p>- ako ručno ne zabilježi podatak o prelasku državne granice u skladu s člankom 11.e ovoga Zakona. (članak 11.e),</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	



<p>potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne, odvratajuće i nediskriminirajuće.</p>	<p>- ako posjeduje više od jedne kartice vozača ili koristi karticu koja je neispravna ili je istekla (članak 27. stavak 2. Uredbe (EU) br. 165/2014).“</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 40.</b></p> <p>Iza članka 49. dodaje se novi članak 50 koji glasi:</p> <p style="text-align: center;">„Članak 50.</p> <p>(1) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna osoba ako:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– mobilni radnici ne prekidaju radno vrijeme stankom koja traje najmanje 30 minuta ako ukupni zbroj do tada obavljenih radnih sati iznosi između šest i devet sati, odnosno stankom od najmanje 45 minuta ako ukupni zbroj radnih sati iznosi više od devet sati, ili u slučaju da su stanke raspodijeljene na više razdoblja tijekom radnog vremena, stanke ne traje najmanje 15 minuta (članak 6. stavak 2.),</li> <li>– ukupno radno vrijeme mobilnih radnika koji obavljaju noćni rad traje dulje od deset sati unutar svakog 24-satnog razdoblja (članak 7. stavak 1.),</li> <li>- do početka upućivanja ne podnese izjavu o upućivanju nacionalnim nadležnim tijelima države članice služeći se standardnim višejezičnim obrascem javnog sučelja povezanog sa sustavom IMI u koju je vozač upućen (članak 11d. stavak 1.)</li> <li>- ne osigura da vozač ima na raspolaganju isprave iz članka 11.d stavak 2. ovoga Zakona (članak 11.d stavak 2.),</li> </ul>		
---	--	--	--

	<p>- u javnom sučelju povezanim sa sustavom IMI ne ažurira izjave o upućivanju iz članka 11 d. stavka 1. ovoga Zakona (članak 11 d. stavak 8.).</p> <p>(2) Novčanom kaznom u iznosu od 4.000,00 do 8.000,00 kuna kaznit će se fizička osoba – obrtnik za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.</p> <p>(3) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka.</p> <p>(4) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 2.000,00 kuna kaznit će se i vozač za prekršaje iz stavka 1. podstavaka 1. i 2. ovoga članka.“.</p>		
<p>Članak 6.</p> <p>Pametna provedba</p> <p>Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2014/67/EU i kako bi se dodatno provele obveze predviđene u članku 1. ove Direktive, države članice osiguravaju primjenu koherentne nacionalne provedbene strategije na svojem državnom području. U toj strategiji naglasak je na poduzećima s visokim stupnjem rizika iz članka 9. Direktive 2006/22/EZ.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje ( ne prenosi se jer se navedeni članak odnosi općenito na obvezu država članica )</p>

<p>Članak 7.</p> <p>Evaluacija</p> <p>1. Komisija provodi evaluaciju provedbe ove Direktive, posebno učinka članka 1., do 31. prosinca 2025. te izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni ove Direktive. Izvješću Komisije prema potrebi se prilaže zakonodavni prijedlog. To se izvješće objavljuje.</p> <p>2. Nakon izvješća iz stavka 1. Komisija redovito provodi evaluaciju ove Direktive i rezultate evaluacije podnosi Europskom parlamentu i Vijeću. Rezultatima evaluacije prema potrebi se prilažu relevantni prijedlozi.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Nije potrebno preuzimanje (odredba je u upućena Komisiji)</p>
---	--	----------------------------------	--

<p>Članak 8.</p> <p>Osposobljavanje</p> <p>Države članice surađuju u području pružanja obrazovanja i osposobljavanja tijelima za provedbu, nadovezujući se na postojeće sustave provedbe.</p> <p>Poslodavci su dužni osigurati da njihovi vozači steknu znanje o svojim pravima i obvezama koji proizlaze iz ove Direktive.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzimanje ( ne prenosi se jer se navedeni članak odnosi općenito na obvezu država članica )
<p>Članak 9.</p> <p>Prenošenje</p> <p>1. Države članice do 2. veljače 2022. donose i objavljuju mjere potrebne radi usklađivanja s ovom Direktivom. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.</p> <p>One primjenjuju te mjere od 2. veljače 2022.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Članak 2.</b></p> <p>članak 2. mijenja se i glasi:</p> <p>(1) Ovim zakonom u hrvatsko zakonodavstvo preuzimaju se sljedeći akti Europske unije:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Direktiva 2002/15 EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju djelatnost mobilnog cestovnog prijevoza (SL L 80, 23.3.2002.)</li> <li>– Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i br. 3821/85 o socijalnim propisima vezanim uz djelatnost cestovnog prijevoza, te kojom se ukida Direktiva Vijeća 88/599/EEZ – Izjave (Tekst značajan za EGP) (SL L 102, 11. 4. 2006.), kako je posljednji put izmijenjena Direktivom (EU) 2020/1057 Europskog parlamenta i</li> </ul>	U potpunosti preuzeto	

<p>Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p>	<p>Vijeća od 15. srpnja 2020. o utvrđivanju posebnih pravila u pogledu Direktive 96/71/EZ i Direktive 2014/67/EU za upućivanje vozača u sektoru cestovnog prometa te izmjeni Direktive 2006/22/EZ u vezi sa zahtjevima za provedbu i Uredbe (EU) br. 1024/2012 (SL L 249, 31.7.2020.).</p> <p>(2) Ovim zakonom osigurava se provedba sljedećih akata Europske unije:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Uredba (EZ) 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenih socijalnih propisa vezanih uz cestovni prijevoz, a kojom se mijenjaju uredbe Komisije (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98, te kojom se ukida Uredba Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (Tekst značajan za EGP) (SL L 102, 11. 4. 2006.)</li> <li>– Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (Tekst značajan za EGP) (SL L 60, 28. 2. 2014.)</li> <li>– Uredba Komisije (EU) br. 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (Tekst značajan za EGP) (SL L 74, od 19. 3. 2016.).</li> </ul>		
<p>Članak 10.</p> <p>Stupanje na snagu</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Nije potrebno preuzeti</p>

<p>Članak 11.</p> <p>Adresati</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		Nije potrebno preuzimanje	Nije potrebno preuzeti
---	--	---------------------------	------------------------