



**HRVATSKI SABOR**

KLASA: 022-02/24-01/38

URBROJ: 65-24-2

Zagreb, 29. svibnja 2024.

**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 prijevozu u cestovnom prometu*, koji je predsjedniku Hrvatskoga sabora podnijela Vlada Republike Hrvatske, aktom od 29. svibnja 2024. godine.

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

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

**PREDSJEDNIK**

**Gordan Jandroković**



**VLADA REPUBLIKE HRVATSKE**

KLASA: 022-03/23-01/23  
URBROJ: 50301-05/31-24-19

Zagreb, 29. svibnja 2024.

**PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA**

**PREDMET:** Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

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

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

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

PREDSJEDNIK  
dr. sc. Andrej Plenković

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

---

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

---

Zagreb, svibanj 2024.

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

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

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

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

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

Zakonom se, među ostalim, osigurava provedba Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1072/2009), a sada i Uredbe (EU) 2020/1055 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni uredbi (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa (SL L 249, 31.7.2020.).

Pored navedenoga, Zakonom je prenesena Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4.2.2006.).

Navedena Direktiva je izmijenjena donošenjem Direktive (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (SL L 137, 16.5.2022). Slijedom navedenoga, a radi daljnjeg usklađivanja nacionalnog zakonodavstva, potrebno je izmijeniti i dopuniti Zakon.

Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu u nacionalno zakonodavstvo implementirat će se odredbe Direktive (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta.

Navedenom Direktivom trgovačkim društvima s poslovnim nastanom na području jedne države članice omogućava se korištenje unajmljenih vozila za cestovni prijevoz tereta koja su registrirana i stavljena u promet u drugoj državi članici, a što prema odredbama osnovne Direktive nije bilo omogućeno.

Budući da takav način korištenja unajmljenih vozila dovodi do smanjenja prihoda od naknade koja se naplaćuje pri registraciji vozila u Republici Hrvatskoj ili poreza na vozila koji se naplaćuje u nekim drugim državama članicama, odredbama navedene Direktive, daje se mogućnost državama članicama da u slučaju korištenja teretnih vozila registriranih u drugoj državi članici mogu uvesti određena ograničenja. Tako države članice mogu ograničiti trajanje korištenja unajmljenih vozila na najmanje dva uzastopna mjeseca, zahtijevati da se unajmljeno vozilo nakon najmanje 30 dana registrira u skladu s nacionalnim propisima, ograničiti broj unajmljenih vozila u ukupnom broju vozila kojima obavljaju djelatnost te ograničiti korištenje takvih vozila za prijevoz za vlastite potrebe.

Prijedlogom zakona je potrebno izvršiti i određene promjene koje se odnose na obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu i sklapanje ugovora o javnoj usluzi na način da se pojednostavi postupak usklađivanja voznih redova te da se županijama omoguće izmjene postojećih voznih redova za županijski prijevoz putnika do sklapanja ugovora o javnoj usluzi. Osim toga, propisuje se mogućnost obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem prijevozu i/ili kabotaže, temeljem dozvole Zajednice, a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova. Detaljnije je propisan postupak davanja suglasnosti autobusnih kolodvora za prijevoznika koji vozi po dozvoli Zajednice, kao i razlozi odbijanja davanja suglasnosti te mogućnost određivanja alternativnog stajališta. Propisuje se postupak i uvjeti za izdavanje i obnovu dozvole za međuzupanijski i međunarodni linijski prijevoz kao i razlozi za prestanak važenja dozvole prije isteka roka važenja. Pored navedenoga, uređuje se obavljanje djelatnosti automatiziranog cestovnog prijevoza putnika.

Također, dodatno se uređuju odredbe definicija kako bi iste bile jasnije, dodaju se odredbe u vezi s obavljanjem izvanrednog prijevoza kako bi se dodatno razjasnile obveze prijevoznika i pratitelja u izvanrednom prijevozu te se uređuju prekršajne odredbe kako bi se uskladila praksom procijenjena težina prekršaja s propisanom kaznom. Također se dodaju neke prekršajne odredbe za koje se kroz situacije na terenu pokazalo da nedostaju.

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

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

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

### **Članak 1.**

U Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske i 114/22.), u članku 1. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Ovaj Zakon ne primjenjuje se na:

- javni prijevoz tereta i prijevoz tereta za vlastite potrebe u unutarnjem cestovnom prijevozu vozilima čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3.500 kg
- javni prijevoz tereta i prijevoz tereta za vlastite potrebe u međunarodnom cestovnom prijevozu vozilima čija najveća dopuštena masa ne prelazi 2.500 kg
- na prijevoz za osobne potrebe i
- na prijevoz putnika za vlastite potrebe vozilima kategorije M1 koja imaju najviše šest + jedno putničko mjesto.“

### **Članak 2.**

U članku 2. stavku 2. točka 2. mijenja se i glasi:

„2. Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4.2.2006.), kako je posljednji put izmijenjena Direktivom (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (SL L 137, 16.5.2022).“

### **Članak 3.**

U članku 4. stavku 1. iza točke 1. dodaje se točka 1.a koja glasi:

„1.a *automatizirani cestovni prijevoz putnika* je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja automatiziranim vozilom na unaprijed određenom području djelovanja ako se jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili više mjesta, a iskrcava na jednom ili više mjesta, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe koja je realizirana elektroničkom aplikacijom i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljene prijevoze određene elektroničkom aplikacijom iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima“.

U točki 4. riječ: „ustanova“ zamjenjuje se riječima: „fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba“.

Točka 5. mijenja se i glasi:

„5. *daljinar* je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između autobusnih kolodvora, odnosno autobusnih stajališta, koji služi kao podloga za izradu voznih redova“.

Točka 6. briše se.

U točki 7. riječi: „ili obavlja prijevoze za vlastite potrebe“ brišu se.

Točka 12. briše se.

U točki 13. riječ: „ustanova“ zamjenjuje se riječima: „fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba“.

U točki 17. iza riječi: „zajedno s“ dodaje se riječ: „nedjeljivim“.

Točka 25. mijenja se i glasi:

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

U točki 28. riječi: „a može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz putnika“ zamjenjuju se riječima: „a obavlja se“.

Točka 35. briše se.

Točka 36. mijenja se i glasi:

„36. *posebni linijski prijevoz* je prijevoz određene skupine putnika koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz, a naručitelj može biti isključivo pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik.“

U točki 37. riječi: „vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto ili autobusima kategorije M2 ili M3“ brišu se.

Iza točke 49. dodaju se točke 49.a i 49.b koje glase:

„49.a *sigurnosni operater* je osoba izvan automatiziranog vozila koja telekomunikacijskom povezanosti prati automatizirano vozilo te je dužna odobriti ili odabrati alternativni vozački manevar.

49.b *sigurnosni vozač* je osoba unutar automatiziranog vozila koja je odgovorna za njegov nadzor tijekom testiranja i u mogućnosti je preuzeti dinamičku kontrolu“.

U točki 58. riječi: „koji tijekom cijele godine obavlja Hrvatska gospodarska komora, a koje se provodi sukladno pravilniku koji donosi ministar“ brišu se.

U točki 60. riječi: „te rok važenja voznog reda“ brišu se.

U točki 63. iza riječi: „mrežom“ zarez i riječi: „a obavlja se temeljem ugovora o javnim uslugama temeljem Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili temeljem dozvole koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova ili temeljem dodijeljene koncesije“ brišu se.

#### **Članak 4.**

U članku 5. iza stavka 3. dodaje se novi stavak 4. koji glasi:

„(4) Sigurnosni vozač i sigurnosni operater odnosno osobe koje nadziru i/ili prate automatizirana vozila za obavljanje automatiziranog cestovnog prijevoza putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu.“

Dosadašnji stavak 4. postaje stavak 5.

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

„(6) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 4. ovoga Zakona propisuje način provjere znanja sigurnosnog vozača i sigurnosnog operatera iz stavka 4. ovoga članka.“

#### **Članak 5.**

U članku 6. točka b) mijenja se i glasi: “kada se koriste ili su pod nadzorom oružanih snaga, policije, civilne zaštite, vatrogasnih službi, pravosudne policije zatvorskog sustava te službe hitne pomoći, kada se prijevoz obavlja za potrebe zadaća povjerenih navedenim službama“.

U točki c) riječ: „kojima“ zamjenjuje se s riječju: „kada“.

U točkama e), f) i g) riječ: „koja“ zamjenjuje se riječju: „kada“.

U točki h) riječ: „kojima“ zamjenjuje se s riječju: „kada“.

#### **Članak 6.**

U članku 9. stavku 3. točki b) iza riječi: „godina“ veznik: „i“ briše se.

U točki c) iza riječi „godina“ briše se točka i dodaje se veznik: „i“.

Iza točke c) dodaje se točka d) koja glasi:

„d) vozači koji posjeduju početnu kvalifikaciju ili su oslobođeni obveze stjecanja početne kvalifikacije, a obavljaju prijevoz za vlastite potrebe.“

Stavak 6. mijenja se i glasi:

„(6) Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, mikroprijevoz, povremeni prijevoz, shuttle prijevoz, autotaksi prijevoz ili iznajmljivanje vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza putnika u cestovnom prometu nisu dužni pohađati periodičnu izobrazbu.“



## Članak 7.

Iza članka 12.a dodaju se naslovi iznad članka i članci 12.b i 12.c koji glase:

### *„Kartica autotaksi vozača*

#### 12.b

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

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

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

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

- je pravomoćno proglašen krivim za počinjenje kaznenog djela protiv života i tijela (glava X. Kaznenog zakona), protiv osobne slobode (glava XIII. Kaznenog zakona), protiv privatnosti (glava XIV. Kaznenog zakona), protiv spolne slobode (glava XVI. Kaznenog zakona), spolnog zlostavljanja i iskorištavanja djeteta (glava XVII. Kaznenog zakona), protiv braka, obitelji i djece (glava XVIII. Kaznenog zakona), protiv zdravlja ljudi (glava XIX. Kaznenog zakona), protiv opće sigurnosti (glava XXI. Kaznenog zakona), protiv sigurnosti prometa (glava XXII. Kaznenog zakona), protiv imovine (glava XXIII. Kaznenog zakona), krivotvorenja (glava XXVI. Kaznenog zakona), protiv javnog reda ( glava XXX. Kaznenog zakona)
- mu je izrečena sigurnosna mjera (glava V. Kaznenog zakona) ili
- je osuđen za druga kaznena djela na kaznu zatvora.

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

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

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

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

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

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

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

### ***Registar profesionalnih vozača***

#### 12.c

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

(2) Izvještajno upravljački sustav putničkog i teretnog prijevoza u cestovnom prometu čiji je dio Registar profesionalnih vozača povjerava se na uspostavu i vođenje nositelju javne ovlasti za izdavanje tahografskih kartica u Republici Hrvatskoj.

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

- a) sredstva osigurana u državnom proračunu Republike Hrvatske
- b) sredstva iz fondova Europske unije.

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

### **Članak 8.**

U članku 13. stavak 2. mijenja se i glasi:

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

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

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

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

Dosadašnji stavak 7. koji postaje stavak 8. mijenja se i glasi:

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

### **Članak 9.**

U članku 14. iza stavka 3. dodaje se novi stavak 4. koji glasi:

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

Dosadašnji stavci 4. do 6. postaju stavci 5. do 7.

U dosadašnjem stavku 7. koji postaje stavak 8. riječi: „stavka 4.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 5.“.

U dosadašnjem stavku 8. koji postaje stavak 9. riječi: „iz stavka 7. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona“ zamjenjuju se riječima: „iz stavka 8. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona“.

Dosadašnji stavci 9. i 10. postaju stavci 10. i 11.

U dosadašnjem stavku 11. koji postaje stavak 12. riječi: „iz stavka 7.“ zamjenjuju se riječima: „iz stavka 8.“.

Dosadašnji stavak 12. postaje stavak 13.

### **Članak 10.**

U članku 20. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi:

„(2) Upravitelj prijevoza, osim upravitelja prijevoza koji obavlja poslove za autotaksi prijevoznika, mora stvarno i stalno upravljati prijevozom sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1071/2009.“.

Dosadašnji stavci 2. do 7. postaju stavci 3. do 8.

### **Članak 11.**

Iza članka 20. dodaju se naslov iznad članka i članak 20.a koji glase:

#### ***„Stručna osposobljenost odgovornih osoba u djelatnosti automatiziranog cestovnog prijevoza putnika***

##### **Članak 20.a**

Prijevoznik koji obavlja djelatnost automatiziranog cestovnog prijevoza putnika mora imati zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza ili mora imati sklopljen ugovor o obavljanju poslova upravitelja prijevoza s fizičkom osobom koja je stručno osposobljena za upravitelja prijevoza, odnosno s pravnom osobom koja ima zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza, sukladno članku 20. ovoga Zakona te sigurnosnog operatera.“.

### **Članak 12.**

U članku 23. stavak 14. mijenja se i glasi:

„(14) Prilikom obavljanja javnog prijevoza u cestovnom prometu, odnosno tijekom vožnje vozač je dužan imati u vozilu izvod iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz.“.

### **Članak 13.**

U članku 25. iza stavka 4. dodaje se stavak 5. koji glasi:

„(5) Ukoliko se radi o promjeni vozila kojim se obavlja prijevoz, novo vozilo smije se koristiti nakon pribavljanja novog izvoda iz licencije ili dostave obavijesti izdavatelju licencije.“.

### **Članak 14.**

U članku 30. iza stavka 4. dodaje se stavak 5. koji glasi:

„(5) Potvrda iz stavka 1. ovoga članka mora se nalaziti u vozilu te je vozač dužan istu predložiti na zahtjev inspektora ili druge osobe ovlaštene za nadzor.“.

### **Članak 15.**

Članak 31. mijenja se i glasi:

„Javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, shuttle prijevoz, povremeni prijevoz, autotaksi prijevoz, mikroprijevoz, kao posebni oblik prijevoza ili automatizirani cestovni prijevoz.“.

### **Članak 16.**

U članku 32. stavak 3. briše se.

Dosadašnji stavci 4. do 8. postaju stavci 3. do 7.

### **Članak 17.**

Članak 33. mijenja se i glasi:

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

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

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

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

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

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

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

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

(9) Postupak usklađivanja voznih redova provodi HGK.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Članak 18.

Iza članka 33. dodaju se naslovi iznad članka i članci 33.a do 33.e koji glase:

### *„Dozvola*

#### Članak 33.a

(1) Dozvola se izdaje s rokom važenja do pet godina.

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

(3) Iznimno od stavka 2. ovoga članka pravni slijednik prijevoznika na kojeg glasi dozvola, nastavlja s obavljanjem prijevoza na temelju izdane dozvole i preuzima istovjetna prava i obveze, uz prethodnu suglasnost izdavatelja dozvole.

(4) Dozvola iz stavka 1. ovoga članka sadrži naziv i sjedište/prebivalište prijevoznika, naziv linije, vozni red, prijevozni pravac (itinerar) i rok važenja.

(5) Naknada za izdavanje dozvola za županijski prijevoz putnika prihod je proračuna županije, a naknada za izdavanje dozvola za međuzupanijski prijevoz putnika prihod je HGK.

### *Uvjeti za izdavanje dozvola*

#### Članak 33.b

(1) Prijevoznik je dužan u roku od 15 dana od dana objave izvješća o usklađenim voznim redovima, podnijeti zahtjev za izdavanje dozvole ili za izmjenu voznog reda za međuzupanijski linijski prijevoz HGK, odnosno zahtjev za izdavanje dozvole ili za izmjenu voznog reda za dozvolu Zajednice koje uključuju unutarnji linijski prijevoz putnika i/ili kabotažu te zahtjev za izdavanje dozvole ili izmjenu voznog reda za međunarodni linijski prijevoz za treće države Ministarstvu.

(2) Prijevoznik je dužan uz zahtjev za izdavanje dozvole, osim usklađenog voznog reda, priložiti sljedeće:

- a) dokaz o prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu
- b) itinerar
- c) cjenik za međunarodne linije za treće države
- d) potvrdu nadležnih tijela o plaćenim porezima i doprinosima za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, ne stariju od 30 dana
- e) preslik ugovora o zajedničkom obavljanju prijevoza, ako prijevoz obavljaju dva ili više prijevoznika
- f) izvornik ugovora o poslovno-tehničkoj suradnji sa stranim prijevoznikom na načelu uzajamnosti na hrvatskom jeziku i jeziku poslovnog partnera, ako se radi o međunarodnoj liniji.

(3) Prijevoznik je dužan u zahtjevu za izdavanje dozvole navesti naziv linije i rok važenja dozvola.

(4) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za međuzupanijski linijski prijevoz putnika može se izjaviti žalba Ministarstvu, a protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za međunarodni linijski prijevoz za treće države žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

### ***Obnova dozvola***

#### **Članak 33.c**

(1) Zahtjev za obnovu dozvole podnosi se izdavatelju dozvole, najkasnije tri mjeseca prije isteka roka njenog važenja.

(2) Zahtjev za obnovu dozvole mora sadržavati dokaz o prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu, itinerar u odgovarajućem mjerilu i pisani ugovor o zajedničkom obavljanju prijevoza, ako prijevoz obavljaju dva ili više prijevoznika te suglasnost jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba u kojima temeljem važećeg voznog reda obavlja prijevoz između više stajališta u jednoj županiji.

(3) Izdavatelj dozvole će prijevozniku rješenjem obnoviti dozvolu, osim u slučaju ako prijevoznik iz neopravdanih razloga nije obavljao prijevoz na liniji za koju traži obnovu dozvole, ili ako se nije pridržavao uvjeta iz voznog reda, posebno pristajanja na autobusnim kolodvorima, odnosno autobusnim stajalištima.

(4) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za obnovu dozvole za županijski i međuzupanijski linijski prijevoz putnika može se izjaviti žalba Ministarstvu, a protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za međunarodni linijski prijevoz za treće države žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

### ***Prestanak važenja dozvole prije isteka roka važenja***

#### **Članak 33.d**

(1) Dozvola se ukida prije isteka roka važenja u sljedećim slučajevima:

- a) prestankom važenja licencije
- b) ako prijevoznik prestane ispunjavati bilo koji od uvjeta na temelju kojih je dobio dozvolu
- c) na zahtjev prijevoznika
- d) ako prijevoznik po posebnim propisima prestane postojati ili
- e) ako prijevoznik iz neopravdanih razloga ne obavlja prijevoz po dozvoli odnosno voznom redu uzastopce najmanje tri dana.

(2) Izdavatelj dozvole donosi rješenje o ukidanju dozvole.



(3) Protiv rješenja o ukidanju dozvole za županijski i međužupanijski linijski prijevoz putnika može se izjaviti žalba Ministarstvu, a protiv rješenja o ukidanju dozvole za međunarodni linijski prijevoz za treće države žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

***Pravna zaštita u postupcima sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi***

**Članak 33.e**

(1) Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave nadležna je za rješavanje o žalbama u vezi s postupcima sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi.

(2) Pravna zaštita u postupcima sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi provodi se u skladu s odredbama zakona kojim se uređuje javna nabava.“.

**Članak 19.**

U članku 35. stavku 1. riječ: „isključivo“ briše se.

Stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Daljinar i najmanje vozno vrijeme utvrđuje HGK.“.

U stavku 3. riječi: „, koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.“ brišu se.

**Članak 20.**

U članku 36. iza stavka 1. dodaje se novi stavak 2. koji glasi:

„(2) Vozna karta mora sadržavati naziv prijevoznika, relaciju prijevoza, cijenu prijevoza, datum putovanja na karti ili nekom drugom dokumentu povezanom s kartom, osim ako je karta izdana kao godišnja ili mjesečna karta.“.

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

Dosadašnji stavak 4. koji postaje stavak 5. mijenja se i glasi:

„(5) Prijevoznik ili vozač dužni su svakom putniku izdati voznu kartu sukladno odredbama ovoga Zakona.“.

**Članak 21.**

U članku 39. stavku 2. riječi: „komunalnom i“ brišu se.

Stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka, za županijske linije može se izjaviti žalba Ministarstvu, a za međuzupanijske linije može se pokrenuti upravni spor.“.

Stavak 10. briše se.

#### **Članak 22.**

U članku 42. stavku 1. riječi: „180 dana“ zamjenjuju se riječima: „90 dana“.

#### **Članak 23.**

U članku 44. stavku 4. iza riječi: „ugovora“ dodaju se riječi: „i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 6., 10. i 11. ovoga Zakona.“.

Stavak 7. briše se.

Dosadašnji stavak 8. postaje stavak 7.

U dosadašnjem stavku 9. koji postaje stavak 8. broj: „8.“ zamjenjuje se brojem: „7.“.

U dosadašnjem stavku 10. koji postaje stavak 9. broj: „9.“ zamjenjuje se brojem: „8.“.

U dosadašnjem stavku 11. koji postaje stavak 10. broj: „9.“ zamjenjuje se brojem: „8.“.

Dosadašnji stavak 12. postaje stavak 11.

#### **Članak 24.**

U članku 47. stavku 2. riječi: „posebno obilježene prometne trake koje im daju prednost kretanja“ zamjenjuju se riječima: „prometnu traku namijenjenu za kretanje vozila javnog prijevoza putnika“.

Stavak 17. mijenja se i glasi:

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

#### **Članak 25.**

U članku 50. stavku 5. iza riječi: „mikroprijevozu“ briše se točka i dodaju se riječi: „i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 10. i 11. ovoga Zakona.“.

#### **Članak 26.**

U članku 51. stavku 2. iza riječi: „obavljanja prijevoza“ briše se točka i stavlja zarez te dodaju riječi: „kao i sve druge dokumente propisane ovim Zakonom, a koji se odnose na obavljanje takve vrste prijevoza.“.

U stavku 4. riječi: „iz članka 33. stavka 9.„ zamjenjuju se riječima: „ iz članka 10. stavka 4.“.

## **Članak 27.**

Iza članka 51. dodaje se naslov iznad članka i članak 51.a koji glase:

### ***„Automatizirani cestovni prijevoz putnika***

#### **Članak 51.a**

(1) Automatizirani cestovni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na temelju licencije za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu automatiziranim vozilima.

(2) Pravne osobe ili fizičke osobe obrtnici koji obavljaju automatizirani cestovni prijevoz putnika, isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukrcaja i iskrcaja putnika mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta, a za vožnju mogu koristiti prometnu traku namijenjenu za kretanje vozila javnog prijevoza putnika.

(3) Automatizirani cestovni prijevoz putnika obavlja se tako da prijevoznik koji obavlja djelatnost automatiziranog prijevoza putnika smije ukrcati i iskrcati putnika i započeti prijevoz samo na području koje je upisano u licenciji za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu automatiziranim vozilima.

(4) Licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu automatiziranim vozilima može dobiti fizička osoba – obrtnik ili pravna osoba ako:

1. ima dobar ugled, sukladno odredbi članka 16. ovoga Zakona
2. ima financijsku sposobnost, sukladno odredbi članka 18. stavka 4. ovoga Zakona
3. ispunjava uvjet stručne osposobljenosti
4. ispunjava uvjet tehničke sposobnosti tako da je vlasnik najmanje jednog registriranog motornog vozila za obavljanje javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu automatiziranim vozilima
5. ispunjava uvjet da ne postoji dug za porezne obveze i obveze za mirovinsko i zdravstveno osiguranje, što se dokazuje potvrdom ne starijom od 30 dana do dana podnošenja zahtjeva za izdavanje licencije
6. ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj
7. je pribavila odobrenje jedinice lokalne samouprave kojim se uređuje obavljanje prometa automatiziranim vozilima, sukladno odredbama zakona kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama i

8. je pribavila potvrdu ispunjavanja svih propisanih uvjeta u skladu propisima o utvrđivanju sukladnosti motornih vozila.

(5) Odredbe ovoga Zakona o postupku i načinu izdavanja i ukidanja licencije za unutarnji prijevoz na odgovarajući način primjenjuju se i na izdavanje i ukidanje licencije za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu automatiziranim vozilima.

(6) Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu licencije iz stavka 4. ovoga članka, izdavatelj licencije će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može pokrenuti upravni spor.“.

### **Članak 28.**

U članku 63. iza stavka 4. dodaju se stavci 5. do 11. koji glase:

„(5) Suglasnost iz stavka 4. ovoga članka kolodvor mora dostaviti u roku od 15 dana od dana dostave urednog zahtjeva za izdavanje suglasnosti.

(6) Kolodvor može odbiti zahtjev za izdavanje suglasnosti ukoliko nema raspoloživih kapaciteta što dokazuje podacima iz očevidnika dolazaka i polazaka s autobusnog kolodvora.

(7) Ukoliko autobusni kolodvor ne riješi o zahtjevu za izdavanje suglasnosti u roku iz stavka 5. ovoga članka, smatrat će se da je suglasan.

(8) Odredbe o suglasnosti iz stavaka 4. do 7. ovoga članka na odgovarajući način se primjenjuju i kada se prilikom izmjene voznog reda mijenja vrijeme polaska/dolaska za stajališta koja su ujedno i autobusni kolodvori.

(9) Ukoliko suglasnost iz stavaka 4. i 8. ovoga članka nije moguće pribaviti u propisanom roku, prijevoznik može koristiti i druga stajališta za koja je ishodio suglasnost jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba na području na kojem se nalazi stajalište utvrđeno u voznom redu.

(10) U zahtjevu za izdavanje suglasnosti jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba prijevoznik je dužan predložiti stajalište iz stavka 9. ovoga članka u skladu s propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.

(11) Ukoliko jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb ne prihvati predloženo stajalište iz stavka 10. ovoga članka i ne odredi alternativno stajalište odnosno ukoliko ne riješi o zahtjevu za izdavanje suglasnosti u roku od 15 dana smatrat će se da je zahtjev usvojen.“.

### **Članak 29.**

U članku 65. stavku 1. iza riječi: „itinerarom“ zarez i riječ: „cjenikom“ brišu se.

### **Članak 30.**

U članku 69. stavku 1. riječi: „te na osnovi dozvole koju izdaje Ministarstvo, o čemu se odlučuje rješenjem“ brišu se.

Stavci 6., 7., 8. i 9. brišu se.

### **Članak 31.**

U članku 70. stavci 9., 10., 11. i 12. brišu se.

### **Članak 32.**

Naslov iznad članka 77. mijenja se i glasi: „*Obaveze vozača prilikom obavljanja prijevoza tereta.*“

Članak 77. mijenja se i glasi:

„Prilikom obavljanja prijevoza tereta, u vozilu se mora nalaziti i, na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor predložiti:

- dokaz kojim se dokazuje radni status vozača kod prijevoznika koji obavlja prijevoz (preslika važećeg ugovora o radu odnosno pisane potvrde o sklopljenom ugovoru o radu ili ovjeren obračun zadnje isplaćene plaće ili naknade plaće ili ovjerena potvrda poslodavca o zasnovanom radnom odnosu ili prijava radnika na obvezno mirovinsko osiguranje)

- izvod iz licencije za unutarnji prijevoz tereta ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz tereta i

- ugovor o najmu vozila ukoliko prijevoznik nije vlasnik vozila prema podacima upisanim u prometnu dozvolu.“

### **Članak 33.**

U članku 78. stavku 1. dodaje se novi podstavak 1. koji glasi:

„- je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima bilo koje države i koristi se u skladu s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 i Uredbom (EZ) br. 1072/2009“.

Dosadašnji podstavci od 1. do 4. postaju podstavci od 2. do 5.

### **Članak 34.**

Iza članka 78. dodaju se naslov iznad članka i članak 78.a koji glase:

***„Uvjeti za korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta***

#### **Članak 78.a**

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

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

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

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

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

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

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

#### **Članak 35.**

U članku 79. stavku 3. riječi: „točke 54.“ zamjenjuju se riječima: „točke 53.“.

#### **Članak 36.**

U članku 82. stavci 5. i 6. brišu se.

Dosadašnji stavak 7. postaje stavak 5.

#### **Članak 37.**

U članku 83. stavku 2. riječi: „stavka 7.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 5.“.

#### **Članak 38.**

U članku 84. stavku 2. riječi: „stavka 7.“ zamjenjuju se riječima: „stavka 5.“.

#### **Članak 39.**

U članku 86. stavci 5. i 6. brišu se.

#### **Članak 40.**

U članku 87. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Strani prijevoznik može obavljati prijevoz tereta u Republiku Hrvatsku, iz Republike Hrvatske i u tranzitu kroz Republiku Hrvatsku ako ima dozvolu za prijevoz tereta, osim ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.“.

U stavku 5. riječ: „cijelo“ i riječ: „trajanja“ brišu se.

Stavak 7. briše se.

U dosadašnjem stavku 8. koji postaje stavak 7. riječi: „koji prati teret u prijevozu za koji se dozvola koristi ili se koristila“ brišu se.

Dosadašnji stavak 9. postaje stavak 8.

#### **Članak 41.**

U članku 88. stavku 1. riječi: „uz plaćanje naknade za njezino izdavanje,“ brišu se.

#### **Članak 42.**

U članku 90. stavku 1. riječi: „ili ako za to ima posebnu dozvolu koju rješenjem izdaje Ministarstvo“ brišu se.

#### **Članak 43.**

U članku 91. iza riječi: „1073/2009“ dodaju se riječi: „i sukladno odredbama članka 33. stavka 6. ovoga Zakona.“.

#### **Članak 44.**

Iza Glave IX. dodaje se Glava IX.a s nazivom glave te naslov iznad članka i članak 92.a koji glase:

### **„IX.a OBAVLJANJE IZVANREDNOG PRIJEVOZA TERETA**

#### ***Uvjeti za obavljanje izvanrednog prijevoza tereta***

##### **Članak 92.a**

(1) Izvanredni prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na temelju ovoga Zakona i drugih propisa važećih u Republici Hrvatskoj.

(2) Za obavljanje izvanrednog prijevoza tereta u cestovnom prometu domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije moraju imati dozvolu za izvanredni prijevoz.

(3) Dozvolu iz stavka 2. ovoga članka tijekom prijevoza prijevoznik mora imati u vozilu ili ju vozač može predočiti u elektronskom obliku.

(4) Strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije iz stavka 2. ovoga članka, koji obavlja prijevoz tereta za ili iz trećih zemalja mora imati ostale dozvole za prijevoz tereta propisane ovim Zakonom osim ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.

(5) Strani prijevoznik ne smije obavljati izvanredni prijevoz tereta između dva mjesta na području Republike Hrvatske (kabotažu), a prijevoznik Europske unije može obavljati izvanredni prijevoz tereta kao kabotažu u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009.

(6) Dozvolu iz stavka 2. ovoga članka rješenjem izdaje, kao javnu ovlast, društvo Hrvatske ceste d.o.o., na temelju zahtjeva koji prijevoznik podnosi preko pravne ili fizičke osobe registrirane za obavljanje otpremničke, odnosno agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu ili neposredno izdavatelju, sukladno propisanoj proceduri.

(7) Za obavljanje izvanrednog prijevoza, prijevoznik odnosno tvrtka za agencijsku djelatnost koju prijevoznik ovlasti dužni su obaviti Prijavu izvanrednog prijevoza.

(8) Kontrolu izvanrednih prijevoza, odnosno kontrolu osovinskih opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama provode inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove i društvo Hrvatske ceste d.o.o.

(9) Kontrolu iz stavka 8. ovoga članka na graničnim prijelazima i teritoriju Republike Hrvatske obavlja Carinska uprava u okviru carinskog nadzora, inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove i društvo Hrvatske ceste d.o.o.

(10) Ako se kontrolom iz stavaka 8. i 9. ovoga članka utvrdi da se obavlja izvanredni prijevoz bez dozvole, odnosno ako se utvrdi da osovinsko opterećenje, ukupna masa i/ili dimenzije vozila premašuju dozvoljene veličine, troškove kontrole snosi vozač prema propisu o javnim cestama, a vozilo se isključuje iz prometa, odnosno zabranjuje mu se ulazak ili izlazak iz Republike Hrvatske, do izdavanja dozvole za izvanredni prijevoz.

(11) Za nastavak prijevoza prijevoznik mora, uz troškove kontrole, platiti naknadu po posebnom propisu o javnim cestama za obavljani prijevoz u Republici Hrvatskoj do mjesta kontrole, odnosno do mjesta usklađenja osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija, odnosno do mjesta istovara ili izlaska iz Republike Hrvatske, kao i nadoknaditi štetu nastalu na cesti, po propisu o javnim cestama, ako se ista utvrdi.

(12) Prijevoznik i pratitelj izvanrednog prijevoza tereta dužni su označiti i opremiti vozilo sukladno pravilniku kojim se uređuje izvanredni prijevoz.

(13) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za izvanredni prijevoz može se izjaviti žalba Ministarstvu.“.

#### **Članak 45.**

Iznad naslova članka 97. naziv glave XII. briše se. Naslov iznad članka i članak 97. brišu se.

#### **Članak 46.**

U članku 99. iza stavka 9. dodaje se novi stavak 10. koji glasi:



„(10) Odredbe ovoga Zakona o postupku i načinu izdavanja i ukidanja licencije za unutarnji prijevoz na odgovarajući način primjenjuju se i na izdavanje i ukidanje licencije za obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima.“.

Dosadašnji stavak 10. postaje stavak 11.

#### **Članak 47.**

U članku 100. stavku 1. iza riječi: „kilometara“ dodaju se riječi: „te u slučaju iz članka 63. stavka 9. ovoga Zakona“.

#### **Članak 48.**

U članku 102. iza stavka 7. dodaje se stavak 8. koji glasi:

„(8) Odredbe ovoga Zakona o postupku i načinu izdavanja i ukidanja licencije za unutarnji prijevoz na odgovarajući način primjenjuju se i na izdavanje i ukidanje licencije za obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na teretnim kolodvorima.“.

#### **Članak 49.**

U članku 104. stavku 1. riječi: „putnika i“ brišu se.

#### **Članak 50.**

U članku 105. stavku 1. riječi: „ili putnika“ brišu se.

U stavku 6. riječi: „i putnika“ brišu se.

#### **Članak 51.**

U članku 111. stavku 1. podstavku 5. riječi: „članka 36. stavka 1. ovoga Zakona (članak 36. stavak 4.)“ zamjenjuju se riječima: „članka 36. stavka 1. ovoga Zakona (članak 36. stavak 5.)“.

Iza podstavka 9. dodaju se novi podstavci 10. i 11. koji glase:

„– ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika vozilima koja nemaju na vidljivom mjestu istaknutu oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja, cjenik i vrijeme polaska (članak 45. stavak 2.)

– ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika, a da se u vozilu ne nalazi nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument ako je povremeni prijevoz putnika reguliran ugovorom kojim je obuhvaćeno više putovanja (članak 46. stavak 7.)“.

Dosadašnji podstavci od 10. do 18. postaju podstavci od 12. do 20.

## Članak 52.

U naslovu iznad članka 112. crtica i riječ: „vozača“ brišu se .

U članku 112. stavku 1. podstavku 3. riječi: „članka 13. stavka 1. ovoga Zakona (članak 13. stavak 5.)“ zamjenjuju se riječima: „članka 13. stavka 1. ovoga Zakona (članak 13. stavak 6.)“.

Iza podstavka 5. dodaje se novi podstavak 6. koji glasi:

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

Dosadašnji podstavci 6. i 7. postaju podstavci 7. i 8.

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

„(2) Lakšim prekršajem druge fizičke osobe smatra se:

- ako upravitelj prijevoza postupi protivno odredbama Uredbe (EZ) br. 1071/2009 (članak 20. stavak 2.)

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

U dosadašnjem stavku 2. koji postaje stavak 3. riječi: „iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila“ zamjenjuju se riječima: „iz stavka 1. i stavka 2. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila, upravitelj prijevoza odnosno pratitelj izvanrednog prijevoza tereta“.

## Članak 53.

Članak 113. mijenja se i glasi:

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

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

– ako prijevoznik obavlja javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja ne zadovoljavaju posebne uvjete propisane ovim Zakonom i pravilnikom iz članka 13. stavka 8. ovoga Zakona (članak 13. stavak 7.)

– ako prijevoznik na zahtjev korisnika prijevoza ne učini Opće uvjete prijevoza dostupnima ili ako ih javno ne objavi na svojim mrežnim stranicama ili na drugi odgovarajući način (članak 32. stavak 5.)

– ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika neadekvatnim vozilom ili bez pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 44. stavak 2.)

- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika bez popisa putnika koji se mora nalaziti u vozilu za vrijeme prijevoza (članak 44. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika, a da se u vozilu ne nalazi preslika ugovora (članak 44. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika tako da prevozi putnike koji nisu upisani u popis putnika (članak 44. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika bez dozvole u slučaju obavljanja posebnog linijskog prijevoza putnika koji nisu navedeni u popisu putnika u mjesta i iz mjesta u kojima ne postoji organizirani javni linijski prijevoz putnika (članak 44. stavak 8.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika suprotno definiciji shuttle prijevoza iz članka 4. stavka 1. točke 49. ovoga Zakona (članak 45. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika neadekvatnim vozilom (članak 46. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika tako da isti sadrži ponovljene elemente linijskog i posebnog linijskog prijevoza i autotaksi prijevoza (članak 46. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika bez pisanog ugovora sklopljenog između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 46. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 1. ovoga Zakona ili ako ukrca putnika i započne prijevoz na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koju nema dozvolu (članak 48. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz, a da u vozilu nema uključen taksimetar ako pruža uslugu putem taksimetra ili ako na vidljivom mjestu u vozilu nema istaknut cjenik (članak 48. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz, a da u vozilu nema uključenu elektroničku aplikaciju iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja ako pruža uslugu putem aplikacije (članak 48. stavak 4.)
- ako strani prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske suprotno odredbama međunarodnog ugovora (članak 49.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 50. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz neadekvatnim vozilom (članak 50. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz suprotno voznom redu (članak 50. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz bez ugovora o mikroprijevozu potpisanog između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 50. stavak 4.)

– ako prijevoznik tranzitni linijski prijevoz putnika preko teritorija Republike Hrvatske obavlja bez dozvole ili suprotno izdanoj dozvoli (članak 65. stavak 1.)

– ako prijevoznik u autobusu nema izvornik dozvole koji glasi na prijevoznika koji obavlja prijevoz ili nema izvornik dozvole i ugovor o podvozarstvu sklopljen između prijevoznika na kojeg glasi dozvola i prijevoznika koji obavlja prijevoz na temelju ugovora o podvozarstvu ovjeren kod javnog bilježnika prilikom obavljanja tranzitnog linijskog prijevoza putnika preko teritorija Republike Hrvatske (članak 65. stavak 2.)

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

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

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

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

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

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

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

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 1.980,00 do 6.630,00 eura.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 1.980,00 do 6.630,00 eura.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se i odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 920,00 do 1.980,00 eura.“.

#### **Članak 54.**

U članku 114. stavku 1. dodaje se novi podstavak 1. koji glasi:

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

Dosadašnji podstavci 1. do 6. postaju podstavci 2. do 7.

### **Članak 55.**

U članku 115. stavku 1. podstavak 18. mijenja se i glasi:

„– ako strani prijevoznik obavlja unutarnji prijevoz (kabotažu) na teritoriju Republike Hrvatske kada to nije predviđeno međunarodnim ugovorom odnosno u suprotnosti s međunarodnim ugovorom (članak 90. stavak 1.)“.

Iza podstavka 18. dodaju se novi podstavci 19. i 20. koji glase:

„– ako strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije, koji obavlja prijevoz tereta za ili iz trećih zemalja nema potrebne dozvole za prijevoz tereta (članak 92.a stavak 4.)

– ako domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije obavlja izvanredni prijevoz bez dozvole, odnosno ako se utvrdi da osovinsko opterećenje, ukupna masa i/ili dimenzije vozila premašuju dozvoljene veličine (članak 92.a stavak 10.)“.

Dosadašnji podstavci 19. do 32. postaju podstavci 21. do 34.

### **Članak 56.**

Članak 116. mijenja se i glasi:

„(1) Najtežim prekršajem smatra se:

– ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen (članak 5. stavak 4.)

– ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema pravo upravljati tim vozilom s obzirom na životnu dob (članak 8. stavak 6.)

– ako centar za osposobljavanje i ispitni centar provodi početnu kvalifikaciju za vozače državljanke država članice u Republici Hrvatskoj koji u njoj nemaju uobičajeno boravište, ako provodi početnu kvalifikaciju za vozače državljanke trećih država koji nisu zaposleni u pravnim osobama ili obrtima s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj odnosno koji za njih ne rade te ako provode periodičnu izobrazbu u Republici Hrvatskoj za vozače državljanke država članice i vozače državljanke trećih država koji u njoj nemaju uobičajeno boravište ili u njoj ne rade (članak 10. stavci 1., 2. i 3.)

– ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik, odnosno fizička osoba obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta u unutarnjem cestovnom prometu bez licencije ili ako nije upisana u sudski, odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza (članak 14. stavak 1.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 4.640,00 do 13.270,00 eura.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik odnosno druga fizička osoba novčanom kaznom u iznosu od 4.640,00 do 13.270,00 eura.

(4) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se odgovorna osoba u pravnoj osobi novčanom kaznom u iznosu od 2.650,00 do 4.640,00 eura.“.

## **PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

### **Članak 57.**

(1) Prijevoznici koji koriste unajmljena vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta, sukladno odredbama članka 33. i 34. ovoga Zakona uskladit će se s odredbama ovoga Zakona najkasnije u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) AKD će u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona izraditi elektroničku aplikaciju za provjeru podataka o autotaksi vozačima.

(3) Vozači autotaksi vozila moraju ishoditi kartice za autotaksi vozača sukladno odredbama članka 12.b koji je dodan člankom 7. ovoga Zakona najkasnije u roku od 18 mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(4) Upravitelji prijevoza koji postupaju sukladno odredbama članka 10. ovoga Zakona imaju se uskladiti s odredbama ovoga Zakona najkasnije u roku od jedne godine od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

### **Članak 58.**

Ministar će u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona uskladiti Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe („Narodne novine“, br. 50/18., 56/19., 107/20., 127/21. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 147/21. i 71/22.) i Pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu („Narodne novine“, broj 116/19.) s odredbama ovoga Zakona.

### **Članak 59.**

(1) HGK će započeti izdavati dozvole sukladno odredbama članka 17. ovoga Zakona najdulje u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona.

(2) Prijevoznici koji obavljaju prijevoz putnika između stajališta na području jedne županije, na temelju dozvola za međužupanijski prijevoz putnika ili na temelju dozvola Zajednice na kojima je odobreno obavljanje unutarnjeg prijevoza putnika ili kabotaže, smiju taj prijevoz obavljati na najdulje šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona ako je u toj županiji već sklopljen Ugovor o obavljanju javnog linijskog prijevoza kao javne usluge, odnosno najdulje šest mjeseci od dana sklapanje Ugovora o obavljanju javnog linijskog prijevoza kao javne usluge u županiji koja još nema sklopljen Ugovor.

(3) Postupci vezani za izdavanje dozvola za međuzupanijski prijevoz putnika, koji su započeti, a nisu dovršeni do stupanja na snagu ovoga Zakona, dovršit će se prema odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske i 114/22).

### **Članak 60.**

(1) Ugovori o podvozarstvu koji su sklopljeni do dana stupanja na snagu ovoga Zakona vrijede do isteka roka na koji su sklopljeni.

(2) Rješenja o raspodjeli dozvola Europske konferencije ministara prometa – CEMT iz članka 82. stavka 5. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske i 114/22.) vrijede do kraja 2024. godine.

(3) Dozvole za međuzupanijski prijevoz putnika koje su izdane sukladno Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske i 114/22) vrijede do isteka roka važenja.

### **Članak 61.**

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



## O B R A Z L O Ž E N J E

### **Uz članak 1.**

Ovim člankom područje primjene zakona usklađuje se s područjem primjene kako je propisano Uredbom (EU) 2020/1055 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni uredaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa (SL L 249, 31.7.2020.) na način da se proširuje područje primjene na javni prijevoz tereta i prijevoz tereta za vlastite potrebe vozilima u međunarodnom cestovnom prijevozu čija najveća dopuštena masa prelazi 2.500 kg.

### **Uz članak 2.**

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

### **Uz članak 3.**

Poblize se uređuju definicije automatiziranog cestovnog prijevoza putnika, centra za osposobljavanje vozača i ispitnih centara na način da se zamjenjuje pojam ustanova sa širim pojmom pravne osobe i pojmom fizičke osobe-obrtnika; brišu se definicija direktne linije, ekspresne linije i putničke linije; uređuje se pojam daljinara, domaćeg prijevoznika, izvanrednog prijevoza tereta, povremenog prijevoza putnika, posebnog linijskog prijevoza putnika, vozne karte, usklađivanja vozničkih redova i županijskog linijskog prijevoza putnika na način da se pojednostavljaju ili dopunjuju definicije kako bi bile jasnije te kako bi se izbjeglo nepotrebno ponavljanje propisivanja istih uvjeta, a s obzirom na to da su kasnije u tekstu Prijedloga zakona iste ponovno utvrđene.

### **Uz članak 4.**

Određuje se obveza osposobljavanja osoba koje sudjeluju u nadzoru/praćenju automatiziranih vozila.

### **Uz članak 5.**

Odredba se mijenja tako da točnije i jasnije odražava propisana oslobodjenja za vozače.

### **Uz članak 6.**

U ovoj odredbi dodaje se još jedna potrebna kategorija za periodičnu izobrazbu za vozača za vlastite potrebe. Jasnije se propisuje izuzeće od obveze periodične izobrazbe za vozače koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije.

### **Uz članak 7.**

Propisuje se obveza za vozače autotaksi vozila, da ishode karticu autotaksi vozača te uvjete i postupak za izdavanje iste. Također, daje se ovlast Agenciji za komercijalnu djelatnosti za izdavanje kartice te se propisuje pravni lijek. Također, propisana je odredba članka 12.c čiji je

cilj nastaviti s digitalizacijom prijevoza i logistike kako bi se smanjili administrativni troškovi, poboljšale provedbene sposobnosti nadležnih tijela te povećala učinkovitost i održivost prometa. Ispravna obuka i edukacija vozača prioritet je među politikama sigurnosti na cestama.

#### **Uz članak 8.**

Propisuje se obveza ispunjavanja posebnih uvjeta za vozila kojima se obavlja automatizirani cestovni prijevoz putnika.

Ovom odredbom propisuje se ovlast inspektorima cestovnom prometa Ministarstva kako bi mogli pregledati posebne uvjete za vozila prilikom vršenja nadzora, u dijelu koji nije nužno isključivo utvrđivati putem stručne organizacije.

#### **Uz članak 9.**

Propisuje se novi oblik licencije potrebne za obavljanje javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu automatiziranim vozilima i tijelo nadležno za izdavanje iste.

#### **Uz članak 10.**

Ovom odredbom propisuje se obveza postupanja upravitelja prijevoza sukladno Uredbi (EZ) br.1071/2009.

#### **Uz članak 11.**

Propisuje se nova odredba kojom se uređuje stručna osposobljenost odgovornih osoba u pravnoj osobi koja obavlja djelatnost automatiziranog cestovnog prijevoza putnika.

#### **Uz članak 12.**

Ovom odredbom propisuje se da je vozač dužan imati u vozilu izvod iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz.

#### **Uz članak 13.**

Ova odredba određuje da se u slučaju dodavanja ili promjene vozila prijevoznik može koristiti s novim vozilima tek nakon što je obavijestio izdavatelja licencije.

#### **Uz članak 14.**

Propisuje se obveza da se potvrda nalazi u vozilu kako bi se ista mogla prilikom nadzora kontrolirati.

#### **Uz članak 15.**

Ovom odredbom navodi se da se javni prijevoz putnika obavlja i automatiziranim cestovnim prijevozom.

**Uz članak 16.**

Ova odredba je obrisana zato jer sve linije imaju isti status odnosno deklarirane su kao međunarodne, međžupanijske i županijske linije.

**Uz članak 17.**

Dodijeljena je javna ovlast HGK-u za provođenje postupka usklađivanja voznih redova, omogućuje se obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu i/ili kabotaže temeljem dozvole Zajednice nakon provedenog postupka usklađivanja, propisuje se da nadležno upravno tijelo županije može iznimno, odobriti izmjenu voznog reda na županijskoj liniji; produljio se rok na koji se može sklopiti PSO ugovor, sa sedam na deset godina, a sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007, te su izbrisani neki suvišni dijelovi odredbi.

**Uz članak 18.**

Ovom odredbom propisuje se pobliže rok važenja dozvole, prenosivost i sadržaj dozvole za linijski prijevoz putnika, tko izdaje dozvolu te uvjeti za izdavanje dozvole za linijski prijevoz putnika, uvjeti za obnovu dozvole za linijski prijevoz putnika te prestanak važenja dozvole za linijski prijevoz putnika prije isteka roka važenja. Također, propisuje se stvarna nadležnost Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave za rješavanje o žalbama u postupcima dodjele ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi.

**Uz članak 19.**

Pobliže se uređuje pojam daljinara te se određuje da HGK uređuje daljinar. Izbrisan je dio odredbe koji propisuje da je daljinar sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika iz razloga jer daljinar ne treba biti sastavni dio navedenog registra.

**Uz članak 20.**

Ova odredba propisuje dodatni sadržaj vozne karte te, pored obveze prijevoznika, i obvezu vozača da izda voznu kartu putniku.

**Uz članak 21.**

Uređuje se način podnošenja žalbe odnosno pokretanja upravnog spora te se briše odredba koja propisuje da će se ukinuti dio linije ili određeni polazak iz razloga neprovedivosti navedenog u praksi. Također uklanja se dio koji se odnosi na komunalni prijevoz s obzirom na to da isti nije predmet uređenja ovoga Prijedloga zakona.

**Uz članak 22.**

Odredbom se uređuje najveća duljina trajanja podvozarstva.

**Uz članak 23.**

Briše se odredba koja propisuje da se polasci iz Registara posebnih linijskih prijevoza unose u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika te se propisuju dokumenti koji se moraju nalaziti u vozilu.

**Uz članak 24.**

Usklađuje se izričaj odredbe s važećim propisima kako bi se spriječile dvojbe u tumačenju te se propisuje da se prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole za obavljanje autotaksi prijevoza traži da prijevoznik ima važeću licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza putnika.

**Uz članak 25.**

Ovom odredbom propisuju se dokumenti koji se moraju nalaziti u vozilu prilikom obavljanja mikroprijevoza.

**Uz članak 26.**

U ovoj odredbi ispravlja se pozivanje na pogrešni članak i stavak te se propisuju dokumenti koji se moraju nalaziti u vozilu.

**Uz članak 27.**

Ovom odredbom pobliže se uređuje automatizirani cestovni prijevoz putnika te uvjeti za izdavanje licencije za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu automatiziranim vozilima.

**Uz članak 28.**

Ovom odredbom propisuje se rok u kojemu se mora dostaviti suglasnost kao i alternativna mogućnost za slučajeve kada se ne uspije ishoditi suglasnost autobusnog kolodvora.

**Uz članak 29.**

Iz odredbe se briše cjenik jer cjenik nije sastavni dio dozvole za tranzitni prijevoz.

**Uz članak 30.**

Ispravlja se očita pogreška u odredbi jer se za međunarodni posebni linijski prijevoz ne izdaje dozvola već se obavlja isključivo temeljem ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika.

**Uz članak 31.**

Ovom odredbom briše se suvišni dio teksta, jer isto nema uporište u praksi. Naime, brisani stavci 9. do 12. propisuju obveze domaćem prijevozniku za obavljanje povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu i to za obavljanje istog prijevoza u državama članicama koje nisu Republika Hrvatska. Navedeno nije provedivo stoga što se ne može s unutarnjim propisom Republike Hrvatske propisivati kriterije i način obavljanja prijevoza na području drugih država. Ukoliko bi se i izdavale određene dozvole za obavljanje navedene vrste dozvola na području određene države, takvu dozvolu bi izdala država na čijem teritoriju se planira obavljati prijevoz. Pritom, dozvole iz stavka 8. koje koristi strani prijevoznik prilikom obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj, ne izdaju se u upravnom postupku već se razmjenjuju s drugom državom sukladno određenoj godišnjoj kvoti tih dozvola.

**Uz članak 32.**

Ovom odredbom propisuju se dokumenti koji se prilikom obavljanja prijevoza tereta moraju nalaziti u vozilu tijekom vožnje.

**Uz članak 33.**

Odredba je izmijenjena kako bi se osiguralo prenošenje Direktive (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta.

**Uz članak 34.**

Dodaje se odredba kako bi se osiguralo prenošenje Direktive (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta.

**Uz članak 35.**

U ovoj odredbi ispravlja se pozivanje na pogrešnu točku.

**Uz članak 36.**

Brišu su se odredbe stavaka 5. i 6. jer HGK zaprima zahtjeve i slijedom toga HGK će izdavati rješenja.

**Uz članak 37.**

U ovoj odredbi ispravlja se pozivanje na pogrešni stavak do kojeg je došlo zbog izmjene iz članka 36. ovoga Prijedloga zakona.

**Uz članak 38.**

U ovoj odredbi ispravlja se pozivanje na pogrešni stavak do kojeg je došlo zbog izmjene iz članka 36. ovoga Prijedloga zakona.

**Uz članak 39.**

Odredbom se briše institut ukidanja dozvole iz razloga jer se to ne provodi u praksi.

**Uz članak 40.**

Odredbom se dodaje i tranzitni prijevoz kroz Republiku Hrvatsku te su izbrisane odredbe koje su višak kako bi se izbjeglo nepotrebno opisivanje i time postigao jasniji izričaj. Pored navedenoga, dozvole za prijevoz tereta se razmjenjuju s drugom državom sukladno određenoj godišnjoj kvoti tih dozvola.

**Uz članak 41.**

Izbrisan je dio o plaćanju naknade jer se više ne naplaćuju naknade za izdavanje posebne dozvole.

**Uz članak 42.**

Ovom odredbom briše se institut posebne dozvole za stranog prijevoznika temeljem koje bi isti mogao obavljati unutarnji prijevoz (kabotažu) iz razloga jer se takve dozvole ne primjenjuju u praksi.

**Uz članak 43.**

Ova odredba propisuje mogućnost obavljanja kabotaže na području Republike Hrvatske u skladu s Uredbom (EZ) br.1073/2009 te u skladu s člankom 17. ovoga Prijedloga zakona.

**Uz članak 44.**

Dodaje se nova glava kojom se uređuje izvanredni prijevoz tereta i dosadašnje odredbe se detaljnije uređuju kako bi se omogućilo efikasnije provođenje nadzora.

**Uz članak 45.**

Briše se naziv glave XII. „Ugovori u cestovnom prijevozu“ i odredba članka 97. kojom su propisane opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu, a iz tog razloga što se kroz praksu pokazalo da su ovako propisani ugovori neprimjenjivi te je stoga predviđeno donošenje posebnog zakona koji će regulirati pitanje ugovora o prijevozu u cestovnom prometu.

**Uz članak 46.**

Bilo je potrebno dodati odredbu radi boljeg razumijevanja odredbe te posljedično i primjene iste u praksi.

**Uz članak 47.**

Ovom odredbom propisana je mogućnost korištenja alternativnog stajališta pod uvjetima i kako je definirano člankom 28. ovoga Prijedloga zakona.

**Uz članak 48.**

Bilo je potrebno dodati odredbu radi boljeg razumijevanja odredbe te posljedično i primjene iste u praksi.

**U članke 49. i 50.**

Bilo je potrebno ukloniti pojam putnika s obzirom na to da se radi isključivo o prijevozu tereta, a i navedene uredbe se odnose isključivo na prijevoz tereta.

**Uz članke 51., 52., 53., 54., 55. i 56.**

Ovim člancima se usklađuju prekršajne odredbe na način da su neke prebačene iz jedne kategorije prekršaja u drugu te su propisane neke odredbe za koje se u praksi pokazalo da nedostaju, a sve u cilju efikasnijeg provođenja inspekcijskog nadzora.

**Uz članak 57.**

Ovom odredbom propisuju se prijelazni rokovi kako bi se omogućila prilagodba na nove zakonske odredbe poput prijelaznog roka za prijevoznike koji koriste unajmljena vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta, roka u kojem AKD će izraditi elektroničku aplikaciju za provjeru podataka o autotaksi vozačima.

**Uz članak 58.**

Ovom odredbom propisuje se rok u kojem će Ministarstvo prilagoditi pravilnik u vezi s uvođenjem oblika prijevoza u cestovnom prometu automatiziranim vozilima te uskladiti pravilnik o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika.

**Uz članak 59.**

Ovom odredbom propisuje se rok u kojemu će HGK početi izdavati dozvole sukladno ovom Zakonu te završetak započetih postupaka prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“, br. 41/18., 98/19., 30/21., 89/21. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske i 114/22.).

**Uz članak 60.**

Ovom odredbom propisuje se prijelazni rok za već sklopljene ugovore o podvozarstvu te se propisuje rok važenja dozvola Europske konferencije ministara prometa – CEMT. Pored toga propisuje se rok do kojeg je moguće obavljati prijevoz između više stajališta u jednoj županiji koji se ne obavlja temeljem ugovora o javnoj usluzi te je propisano određivanje zabrane obavljanja prijevoza putnika po isteku propisanog roka.

**Uz članak 61.**

Ovim člankom propisuje se stupanje na snagu Zakona.

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

### I. OPĆE ODREDBE

#### Područje primjene

##### Članak 1.

(1) Ovim se Zakonom određuju uvjeti i način obavljanja djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim i teretnim kolodvorima, prijevoz za vlastite potrebe, kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovoga Zakona.

(2) Djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta i prijevoza za vlastite potrebe u međunarodnom cestovnom prometu obavljaju se u skladu s propisima Europske unije i ovim Zakonom te drugim propisima kojima je uređeno ovo područje, kao i u skladu s međunarodnim ugovorima koje je sklopila Republika Hrvatska.

(3) Ovaj se Zakon ne primjenjuje na javni prijevoz tereta i prijevoz tereta za vlastite potrebe vozilima čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3500 kg, na prijevoz za osobne potrebe te na prijevoz putnika za vlastite potrebe vozilima kategorije M1 koja imaju najviše četiri + jedno putničko mjesto.

#### Usklađenost s pravnim aktima Europske unije

##### Članak 2.

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

1. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1071/2009), kako je posljednji put dopunjena Uredbom Komisije (EU) 2016/403 od 18. ožujka 2016. o dopuni Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu klasifikacije teških povreda pravila Unije koje mogu dovesti do gubitka dobrog ugleda cestovnog prijevoznika te o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 74, 19. 3. 2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba Komisije (EU) 2016/403)

2. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1072/2009)

3. Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1073/2009)



4. Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014 od 9. travnja 2014. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu dokumenata za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 2121/98 (SL L 107, 10. 4. 2014.) (u daljnjem tekstu: Uredba Komisije (EU) br. 361/2014)

5. Uredbe Komisije (EU) br. 1213/2010 od 16. prosinca 2010. o uspostavljanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika (SL L 335, 18. 12. 2010.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) br. 1213/2010)

6. Odluke Komisije od 17. prosinca 2009. o minimalnim zahtjevima u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalni elektronički registar poduzeća za cestovni prijevoz (SL L 339, 22. 12. 2009.)

7. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3. 12. 2007.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1370/2007), kako je posljednji put izmijenjena Uredbom (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika (SL L 354, 23. 12. 2016.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) 2016/2338) i

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

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

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

2. Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4. 2. 2006.).

#### Članak 4.

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

1. *autotaksi prijevoz* je djelatnost javnog prijevoza putnika koja se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ako se jedan putnik ili povezana skupina putnika ukrcava na jednom ili na više mjesta, a iskrcava na samo jednom drugom mjestu, a takav prijevoz se obavlja temeljem jedne narudžbe i uz jedno plaćanje ukupne naknade za obavljeni prijevoz određene taksimetrom ili elektroničkom aplikacijom iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna

cijena i planirana ruta putovanja prema unaprijed poznatim uvjetima, pri čemu je narudžba prijevoza realizirana pozivom, elektroničkom aplikacijom ili neposredno kod vozača i koja nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika

2. *autobusni kolodvor* je objekt za prihvata i otpremanje autobusa i putnika u javnom cestovnom prijevozu, koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenim pravilnikom

3. *autobusno stajalište* je posebno izgrađena i/ili označena prometna površina određena za zaustavljanje autobusa, koja omogućava sigurni ulazak, odnosno izlazak putnika u/iz vozila

4. *centar za osposobljavanje vozača* je ustanova koja na temelju rješenja Ministarstva, uz ispunjenje uvjeta propisanih ovim Zakonom i na temelju Zakona donesenih podzakonskih propisa, provodi programe stjecanja početne kvalifikacije i periodične izobrazbe za vozače koji obavljaju cestovni prijevoz tereta ili putnika sukladno ovom Zakonu

5. *daljinar* je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između autobusnih kolodvora, odnosno autobusnih stajališta, koji se izrađuje kao javno dostupna elektronička aplikacija od strane Ministarstva ili nositelja javne ovlasti za izradu daljinara koju dodjeljuje Ministarstvo te koji služi kao obvezna podloga za izradu autobusnih voznih redova

6. *direktna linija* je linija na kojoj se obavlja prijevoz putnika između početnog i završnog autobusnog kolodvora utvrđenih u voznom redu, bez usputnog ulaska i izlaska (izmjene) putnika

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

8. *dozvola za prijevoz* je akt određen ovim Zakonom, međunarodnim ugovorom ili propisom Europske unije, na temelju kojeg se obavlja prijevoz

9. *dozvola Zajednice* za linijski prijevoz putnika je dozvola koja prijevozniku omogućava obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika na teritoriju država članica Europske unije, sukladno Uredbi (EZ) br. 1073/2009

10. *dozvola Europske konferencije ministara prometa – CEMT* je multilateralna dozvola za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza tereta na području država članica Međunarodnog transportnog foruma (ITF), a koji se obavlja vozilima registriranim u jednoj od država članica ITF-a

11. *države članice* su države članice Europske unije

12. *ekspresna linija* je linija na kojoj se obavlja prijevoz putnika između početnog i završnog autobusnog kolodvora, sa zaustavljanjem na važnijim usputnim autobusnim kolodvorima po itineraru linije

13. *ispitni centar* je ustanova koja provodi provjeru znanja za stjecanje početne kvalifikacije vozača i koja ispunjava uvjete određene ovim Zakonom i pravilnikom donesenim na temelju ovoga Zakona

14. *itinerar* je akt kojim se označava smjer kretanja vozila na liniji

15. *izdavatelj licencije* je tijelo koje je prema odredbama ovoga Zakona nadležno za izdavanje licencija u cestovnom prijevozu

16. *iznajmljivanje vozila s vozačem* je djelatnost posebnog oblika prijevoza putnika u cestovnom prometu, u kojoj se temeljem pisanog ugovora najmodavac (prijevoznik) obvezuje najmoprimcu (turistička ili putnička agencija, hotel, agent u cestovnom prijevozu) staviti na raspolaganje osobni automobil kategorije M1 visoke klase koji osim sjedala za vozača ima najviše četiri mjesta za putnike (vozilo najmanje E segmenta) s vozačem, kako bi se obavila prijevozna usluga posebne namjene (limuzinski prijevoz, prijevoz VIP osoba, prijevoz manjeg broja osoba u turističke svrhe, hitan prijevoz osoba, i sl.), a gdje vozači i vozila moraju zadovoljiti posebne uvjete propisane pravilnikom donesenim na temelju ovoga Zakona, koji nema obilježja autotaksi prijevoza, a pri čemu usluga mora biti obračunana na temelju vremenske jedinice (sat ili dan), a naplata se vrši bezgotovinskim plaćanjem

17. *izvanredni prijevoz* je prijevoz vozilima koja sama ili zajedno s teretom premašuju propisane i dopuštene dimenzije ili ukupnu masu, odnosno propisana i dopuštena osovinska opterećenja

18. *javni prijevoz* je cestovni prijevoz putnika ili tereta koji je pod istim uvjetima dostupan svim korisnicima prijevoznih usluga i koji se obavlja u komercijalne svrhe, radi ostvarenja dobiti od strane prijevoznika

19. *javni linijski prijevoz putnika u cestovnom prometu* je javni prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto, ako je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.) te kategorije M2 ili M3 na određenim linijama i po unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i Općim uvjetima prijevoza i koji se smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom

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

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

22. *komunalni linijski prijevoz putnika* je javni cestovni prijevoz putnika na komunalnim linijama unutar područja isključivo jedne jedinice lokalne samouprave, koji se uređuje sukladno

ovom Zakonu, propisima o komunalnom gospodarstvu i sukladno Uredbi (EZ) br. 1370/2007 i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza

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

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

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

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

27. *ministar* je ministar nadležan za poslove prometa

28. *međuzupanijski linijski prijevoz* je javni cestovni prijevoz putnika između autobusnih kolodvora ili autobusnih stajališta u dvije ili više županija, a može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz putnika u skladu s izdanom dozvolom, koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja vozničkih redova

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

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

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

31. *opći uvjeti prijevoza* su akt koji donosi prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika iz ovoga Zakona, a kojim se utvrđuju uvjeti pod kojima se obavlja prijevoz (cjenik, pravila ponašanja putnika tijekom prijevoza, pravila prijevoza životinja, pravila prijevoza prtljage, pravila ponašanja posade vozila prema putnicima i uvjeti prijevoza te prava tijekom prijevoza osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti), a koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama prijevoznika ili na drugi odgovarajući način

32. *opći uvjeti obavljanja kolodvorske djelatnosti* su akt koji donosi autobusni ili teretni kolodvor, a kojim pružatelj kolodvorskih usluga utvrđuje uvjete pod kojima će obavljati tu

djelatnost te koji se mora učiniti javno dostupnim najmanje na mrežnim (web) stranicama pružatelja kolodvorskih usluga ili na drugi odgovarajući način

33. *podvozarstvo* je način obavljanja javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu u kojem prijevoznik koji ima pravo obavljanja prijevoza na određenoj liniji povjerava obavljanje tog prijevoza drugom prijevozniku koji prijevoz obavlja u ime i za račun prijevoznika koji ima pravo obavljanja prijevoza na toj liniji

34. *putnik* je osoba koju prijevoznik prevozi uz naknadu javnim prijevozom ili bez naknade prijevozom za vlastite ili osobne potrebe, s vozilom kojim se obavlja neki od oblika prijevoza putnika definiranih ovim Zakonom

35. *putnička linija* je linija na kojoj se obavlja prijevoz između početnog i završnog autobusnog kolodvora odnosno autobusnog stajališta, s obveznim zaustavljanjem na svim usputnim autobusnim kolodvorima odnosno autobusnim stajalištima utvrđenim u voznom redu, osim ako na usputnim autobusnim stajalištima nema potrebe za ulaskom i/ili izlaskom putnika u/iz vozila

36. *posebni linijski prijevoz* je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole, djece s teškoćama u razvoju, osoba s invaliditetom te osoba smanjene pokretljivosti, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, zaposlenika državnih, područnih (regionalnih) i lokalnih institucija), a koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz, a naručitelj može biti isključivo pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik

37. *povremeni prijevoz* je prijevoz unaprijed definirane skupine putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto ili autobusima kategorije M2 ili M3 pod uvjetima koji su određeni pisanim ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza koji je sklopljen prije početka obavljanja prijevoza; u kojem nema ponovljenih elemenata javnog linijskog ili posebnog linijskog prijevoza putnika ili autotaksi prijevoza putnika, u kojem naručitelj prijevoza može biti pravna osoba, fizička osoba – obrtnik, fizička osoba, udruga, sportski klub ili druga institucija ustrojena prema posebnim propisima te u kojem je, na osnovi ispostavljenog računa, naručitelj ujedno i platitelj cjelokupne naknade za prijevoz

38. *prijava prijevoza za vlastite potrebe* je isprava koju izdaje nadležno upravno tijelo, kojom se prijevozniku dozvoljava obavljanje prijevoza za vlastite potrebe u cestovnom prometu

39. *prijevoz u cestovnom prometu* je svaki prijevoz putnika ili tereta, uključujući i vožnju praznog ili nenatovarenog vozila u vezi s tim prijevozom

40. *prijevoz u unutarnjem cestovnom prometu* je prijevoz na teritoriju Republike Hrvatske

41. *prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama* je povremeni prijevoz putnika kod kojeg se nizom polaznih i povratnih vožnji prethodno formirane skupine putnika prevoze s istog polaznog mjesta na isto odredišno mjesto. Svaka skupina koja je obavila putovanje u polasku, vraća se u polazno mjesto kasnijom vožnjom istog prijevoznika

42. *prijevoz za osobne potrebe* je nekomercijalni prijevoz osoba ili tereta koji nenaplatno obavlja fizička osoba isključivo za svoje potrebe, odnosno za potrebe članova/članica svoje uže

obitelji, vozilom koje ima u vlasništvu ili koje koristi na temelju ugovora o zakupu/leasingu ili po nekoj drugoj pravnoj osnovi i kojim osobno upravlja ili tim vozilom upravlja član/članica njegove uže obitelji i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza

43. *prijevoz za vlastite potrebe* je prijevoz osoba ili tereta koji obavljaju fizičke osobe – obrtnici ili pravne osobe kao logističku potporu svojoj osnovnoj djelatnosti, pri čemu je osnovnu djelatnost nemoguće obavljati bez tog prijevoza, a prijevozna djelatnost je samo pomoćna djelatnost te osobe u obavljanju glavne djelatnosti, te koji se obavlja pod uvjetima propisanim ovim Zakonom i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza

44. *prijevoznik Europske unije* je pravna ili fizička osoba – obrtnik koja ima poslovni nastan u zemljama na području Europske unije i ima licenciju Zajednice za obavljanje prijevoza putnika ili tereta ili obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a nema status domaćeg prijevoznika

45. *putni list* je propisani obrazac koji prijevoznik ispravno popunjen mora imati u vozilu pri obavljanju povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu, koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se vodi u propisanoj pisanoj formi i sadržaju

46. *putni radni list* je propisani obrazac koji sadrži registracijski broj vozila kojim se obavlja javni linijski prijevoz ili posebni linijski prijevoz putnika ili mikroprijevoz, naziv linije (relacije), vrijeme početka i završetka vožnje, podatke o posadi vozila i pravcu njegova kretanja, potpis osobe ovlaštene za izdavanje putnog radnog lista, prostor za upisivanje dolazaka i polazaka s autobusnih kolodvora ili putničkih terminala u javnom linijskom cestovnom prijevozu, koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se može voditi u pisanoj ili elektroničkoj formi

47. *putnički terminal* je objekt namijenjen prihvatu i otpremi vozila i putnika na kojem se pružaju usluge prijevoznicima i putnicima (prodaja karata, informiranje, upravljanje prometom i sl.), a koji nije autobusni kolodvor te koji se koristi ponajprije u komunalnom prijevozu putnika, a samo iznimno i u drugim oblicima prijevoza putnika propisanim ovim Zakonom

48. *relacija* je udaljenost između bilo kojih dvaju mjesta na liniji, koja su u voznom redu označena kao autobusni kolodvori, putnički terminali, odnosno autobusna stajališta

49. *shuttle prijevoz* je prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno i osam + jedno putničko mjesto ili vozilima kategorije M2 ili M3 isključivo između zračnih luka i hotela odnosno središta grada, na temelju pisanog ugovora koji je sklopljen između prijevoznika i zračne luke i koji nema obilježja drugih oblika prijevoza putnika

50. *skup vozila* je sklop jednog vučnog vozila i najmanje jedne prikolice ili poluprikolice

51. *strani prijevoznik* je pravna ili fizička osoba – obrtnik koja ima licenciju ili odgovarajuće odobrenje svoje države za obavljanje prijevoza putnika ili tereta ili obavlja prijevoze za vlastite potrebe te ima sjedište/prebivalište u državi koja nije članica Europske unije

52. *teretni kolodvor* je objekt za prihvata i otpremanje teretnih motornih vozila koji mora ispunjavati uvjete propisane ovim Zakonom

53. *teretni list* je akt koji prati teret tijekom javnog prijevoza i prijevoza tereta za vlastite potrebe i koji mora najmanje sadržavati: datum i mjesto izdavanja, ime i prezime ili naziv pošiljatelja te njegovu adresu, ime i prezime ili naziv prijevoznika, registarsku oznaku vozila, datum i mjesto utovara tereta, ime i prezime ili naziv primatelja i mjesto istovara, naznaku količine i vrste tereta, popis isprava koje se prilažu uz teretni list, a koji je prijevoznik dužan čuvati najmanje dvije godine od dana kada je prijevoz obavljen, a koji se može voditi u elektroničkoj ili pisanoj formi

54. *tranzitni prijevoz* je prijevoz putnika ili tereta preko teritorija Republike Hrvatske bez ulaska ili izlaska putnika, odnosno utovara ili istovara tereta na teritoriju Republike Hrvatske

55. *treće države* su sve države koje nisu članice Europske unije

56. *unajmljeno vozilo* je vozilo koje je na temelju pisanog ugovora o najmu najmodavac, uz financijsku naknadu i na određeno vrijeme, dao na korištenje najmoprimcu radi obavljanja javnog cestovnog prijevoza tereta ili putnika ili prijevoza tereta ili putnika za vlastite potrebe od strane najmoprimca

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

58. *usklađivanje voznih redova* je postupak odobravanja od strane prijevoznika predloženih voznih redova koji tijekom cijele godine obavlja Hrvatska gospodarska komora, a koje se provodi sukladno pravilniku koji donosi ministar

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

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

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

62. *Zajednica* je Europska unija i

63. *županijski linijski prijevoz* je javni cestovni prijevoz putnika na području jedne županije, a može prometovati bez zaustavljanja i preko područja susjednih županija ako je takvo prometovanje uvjetovano cestovnom mrežom, a obavlja se temeljem ugovora o javnim uslugama temeljem Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ili temeljem dozvole koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova ili temeljem dodijeljene koncesije.

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

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

### Stručna osposobljenost vozača

#### Članak 5.

(1) Vozači državljani države članice i vozači državljani trećih država koji su zaposleni u pravnim osobama i obrtima sa sjedištem u državi članici ili koji za njih rade i obavljaju cestovni prijevoz javnim cestama u Republici Hrvatskoj moraju steći početnu kvalifikaciju i redovito se osposobljavati kroz obveznu periodičnu izobrazbu ako upravljaju vozilima za koja je potrebna:

– vozačka dozvola kategorije C1, C1E, C ili CE, kako su definirane propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama, ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna

– vozačka dozvola kategorija D1, D1E, D ili DE, kako su definirane propisom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama, ili vozačka dozvola koja se priznaje kao istovjetna.

(2) Vozači koji upravljaju vozilima za obavljanje autotaksi prijevoza putnika i koji obavljaju djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza u cestovnom prometu, a za koje je potrebna vozačka dozvola B kategorije, moraju steći početnu kvalifikaciju po posebnom programu za vozače B kategorije.

(3) Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, mikroprijevoz, shuttle prijevoz ili povremeni prijevoz putnika moraju steći početnu kvalifikaciju po programu za vozače B kategorije.

(4) Domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije ne smije dopustiti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen u skladu s ovim člankom i ostalim odredbama ovoga Zakona koje reguliraju stručnu osposobljenost vozača.

### Iznimke od obveze stjecanja stručne osposobljenosti vozača

#### Članak 6.

Od obveza iz članka 5. stavaka 1. i 3. ovoga Zakona oslobođeni su vozači vozila:

a) čija najveća dopuštena brzina ne prelazi 45 km/h

b) kojima se koriste ili su pod nadzorom oružanih snaga, policije, civilne zaštite, vatrogasnih službi te službe hitne pomoći, kada se prijevoz obavlja za potrebe zadaća povjerenih navedenim službama

c) kojima se obavljaju ispitivanja na cesti u svrhu tehničkog razvoja, popravka ili održavanja novih ili prerađenih vozila koja još nisu stavljena u promet



d) za koja je potrebna vozačka dozvola kategorije D ili D1 i kojima upravlja osoblje koje se bavi održavanjem, ako se radi o vožnji bez putnika prema centru za održavanje smještenom u blizini najbliže baze za održavanje kojom se koristi prijevoznik ili iz njega, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost

e) koja se upotrebljavaju u hitnim intervencijama ili u spasilačkim misijama, uključujući vozila koja se upotrebljavaju pri nekomercijalnom prijevozu humanitarne pomoći

f) koja se upotrebljavaju za obuku vozača i vozački ispit svake osobe koja želi ishoditi vozačku dozvolu ili svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti (SSO) u skladu s člankom 7. i člankom 9. ovoga Zakona, pod uvjetom da se ta vozila ne upotrebljavaju za komercijalni prijevoz tereta i putnika

g) koja se upotrebljavaju za nekomercijalni prijevoz putnika ili tereta

h) kojima se prevozi materijal, oprema ili strojevi koje vozači upotrebljavaju tijekom rada, pod uvjetom da upravljanje tim vozilom nije vozačeva glavna djelatnost

i) koja upotrebljavaju poljoprivredna, hortikulturalna, šumarska, ratarska ili ribarska poduzeća za prijevoz robe, kao dio vlastite poduzetničke djelatnosti, osim ako je upravljanje tim vozilom dio vozačeve glavne djelatnosti.

#### Periodična izobrazba

##### Članak 9.

(1) Periodična izobrazba sastoji se od obuke kojom se vozačima koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama i vozačima koji su izuzeti obveze stjecanja početne kvalifikacije osigurava dopuna znanja potrebnih za njihov rad, s posebnim naglaskom na sigurnost prometa na cestama, zdravlje i sigurnost na radu te smanjenje utjecaja vožnje na okoliš.

(2) Po završetku obuke vozačima se izdaje svjedodžba kojom se potvrđuje stečena periodična izobrazba (u daljnjem tekstu: SSO o periodičnoj izobrazbi).

(3) Periodičnu izobrazbu moraju proći:

a) vozači koji posjeduju SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama u roku od pet godina nakon izdavanja SSO-a o početnim kvalifikacijama ili SSO-a o ubrzanim početnim kvalifikacijama ili SSO-a o prethodnoj periodičnoj izobrazbi, te nakon toga roka svakih pet godina

b) vozači koji su oslobođeni obveze stjecanja početne kvalifikacije, sedam godina nakon isteka roka propisanog člankom 7. stavkom 5. točkama a) i b) ovoga Zakona, te nakon toga roka svakih pet godina i

c) vozači koji posjeduju svjedodžbu o stečenoj srednjoj stručnoj spremi u zanimanju »vozač motornog vozila«, izdanu do 1. srpnja 2013., u roku pet godina od dana izdavanja svjedodžbe, te nakon toga roka svakih pet godina.

(4) Vozači koji imaju SSO o početnim kvalifikacijama ili SSO o ubrzanim početnim kvalifikacijama i vozači koji su oslobođeni obveze stjecanja početne kvalifikacije te vozači koji imaju SSO o periodičnoj izobrazbi, a koji su dulje od pet godina prestali obavljati poslove vozača, prije početka ponovnog obavljanja poslova vozača dužni su proći periodičnu izobrazbu.

(5) Vozači koji obavljaju prijevoz putnika ili tereta i koji imaju SSO o periodičnoj izobrazbi za jednu od kategorija iz članka 8. stavaka 1. i 2. ovoga Zakona oslobođeni su od obveze periodične izobrazbe za ostale kategorije vozila navedene u članku 8. stavcima 1. i 2. ovoga Zakona.

(6) Vozači koji obavljaju autotaksi prijevoz ili iznajmljivanje vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza putnika u cestovnom prometu nisu dužni pohađati periodičnu izobrazbu.

#### Članak 12.a

(1) Kvalifikacijska kartica vozača izdaje se nakon zaprimanja zahtjeva na propisanom obrascu uz koji su priloženi: odgovarajuća vozačka dozvola i SSO kojim se potvrđuje stečena početna kvalifikacija iz članka 7. stavaka 2., 3. i 4. ili SSO kojim se potvrđuje periodično osposobljavanje iz članka 9. stavka 2. ovoga Zakona.

(2) Protiv rješenja AKD-a kojim se odbacuje ili odbija zahtjev za izdavanje kvalifikacijske kartice vozača može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(3) Ministar pravilnikom iz članka 10. stavka 4. ovoga Zakona propisuje obrazac zahtjeva za izdavanje kvalifikacijske kartice vozača te sadržaj i obrazac kartice.

Posebni uvjeti za vozila kojima se obavlja javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe

#### Članak 13.

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

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

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

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

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

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

(7) Ministar pravilnikom propisuje izgled, starost, uređaje i opremu vozila kojima se obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza i cestovnog prijevoza za vlastite potrebe iz stavka 1. ovoga članka i izgled vanjskih oznaka, starost i uređaje vozila vezane za obavljanje autotaksi prijevoza iz stavka 2. ovoga članka.

#### Vrste licencija u unutarnjem cestovnom prometu

##### Članak 14.

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

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

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

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

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

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

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

(6) Licencijski upis i izvod iz licencije mogu se izdati u elektroničkom ili pisanom obliku.

(7) Iznimno od odredbe stavka 4. ovoga članka, autotaksi prijevoznik vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz.

(8) Sadržaj i oblik evidencije vozila iz stavka 7. ovoga članka propisuje ministar pravilnikom iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona.

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

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

(11) Podatke o vozilima iz evidencije iz stavka 7. ovoga članka izdavatelj licencije unijet će u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

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

#### Stručna osposobljenost osoba odgovornih za prijevoz

#### Članak 20.

(1) Prijevoznik mora biti stručno osposobljen, odnosno imati zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza ili mora imati sklopljen ugovor o obavljanju poslova upravitelja prijevoza s fizičkom osobom koja je stručno osposobljena za upravitelja prijevoza, odnosno s pravnom osobom koja ima zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza.

(2) Upravitelj prijevoza je osoba koja je položila ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza.

(3) Ispit o stručnoj osposobljenosti obuhvaća znanja iz građanskog, gospodarskog, radnog i socijalnog prava, poreznih propisa, financijskog upravljanja, pristupa tržištu prijevoznih usluga, tehničkih standarda i organizacije poslovanja te sigurnosti u cestovnom prometu.

(4) Za izdavanje licencije za prijevoz u unutarnjem cestovnom prometu potrebna znanja odnose se na znanja potrebna za obavljanje unutarnjeg cestovnog prijevoza.

(5) Provjera znanja sastoji se od obaveznog pisanog ispita koji može biti dopunjen usmenim ispitom.

(6) Osobe koje imaju višu ili visoku stručnu spremu ili odgovarajuću stručnu spremu sukladno posebnim propisima kojima se regulira visoko obrazovanje cestovnog prometnog smjera oslobođene su obveze polaganja ispita iz stavka 3. ovoga članka.

(7) Osobe koje imaju višu ili visoku stručnu spremu ili odgovarajuću stručnu spremu sukladno posebnim propisima kojima se regulira visoko obrazovanje pravnog, ekonomskog, prometnog (osim cestovnog prometa) ili strojarskog smjera oslobođene su polaganja dijela ispita iz predmeta koje su tijekom svog obrazovanja položile.

### Postupak izdavanja licencije

#### Članak 23.

(1) Pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik podnosi izdavatelju licencije zahtjev za izdavanje licencije u pisanom ili u elektroničkom obliku.

(2) U zahtjevu iz stavka 1. ovoga članka treba navesti vrstu prijevoza za koji se traži licencija te treba priložiti pisane dokaze o ispunjavanju uvjeta iz članka 15. ovoga Zakona.

(3) Uz zahtjev iz stavka 1. ovoga članka prilaže se i preslika rješenja o upisu djelatnosti prijevoza u cestovnom prometu u sudski odnosno obrtni registar, koju izdavatelj licencije pribavlja po službenoj dužnosti, te dokaz o plaćenju upravnoj pristojbi.

(4) Ako je omogućeno izdavanje licencije u elektroničkom obliku, svi potrebni dokazi prilažu se u elektroničkom obliku, kao dokumenti u PDF formatu.

(5) Ako podnositelj zahtjeva ispunjava propisane uvjete, izdavatelj licencije izdaje rješenje o licenciji za obavljanje prijevoza u unutarnjem cestovnom prometu te dostavlja podnositelju zahtjeva izvornik i potreban broj izvoda iz licencije za svako vozilo.

(6) Podnositelju zahtjeva za licenciju za obavljanje autotaksi prijevoza koji ispunjava propisane uvjete izdaje se samo izvornik licencije.

(7) Licencija se izdaje na razdoblje od deset godina.

(8) Licencija i izvodi iz licencije za vozila nisu prenosivi.

(9) Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu licencije prijevoznik je dužan dokazati da ispunjava uvjete iz članka 15. ovoga Zakona.

(10) Zahtjev za obnovu licencije se podnosi najmanje dva mjeseca prije njenog isteka.

(11) Ako podnositelj zahtjeva ne ispunjava propisane uvjete za izdavanje ili obnovu licencije, izdavatelj licencije će zahtjev odbiti rješenjem protiv kojega se može izjaviti žalba Ministarstvu.

(12) Domaći prijevoznik koji prestane obavljati djelatnost prijevoza dužan je o tome obavijestiti izdavatelja licencije najkasnije u roku od osam dana od dana prestanka obavljanja djelatnosti.

(13) Izvornik licencije nalazi se u sjedištu domaćeg prijevoznika.

(14) Prilikom obavljanja prijevoza u cestovnom prometu, odnosno tijekom vožnje vozač domaćeg prijevoznika dužan je u vozilu imati izvod iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz.

(15) Vozač autotaksi vozila dužan je u vozilu imati običnu presliku licencije za obavljanje autotaksi prijevoza.

#### Promjena podataka

##### Članak 25.

(1) Domaći prijevoznik dužan je obavijestiti izdavatelja licencije o svakoj promjeni podataka na temelju kojih je licencija izdana, u roku od osam dana od dana promjene, pisanim ili elektroničkim putem.

(2) U slučaju promjene podataka iz stavka 1. ovoga članka izdaje se nova licencija.

(3) Do izdavanja nove licencije vrijedi postojeća licencija.

(4) Nova licencija izdaje se domaćem prijevozniku nakon vraćanja važeće licencije i izdanih izvoda iz licencije, koju se ukida zbog promjene podataka.

#### Potvrda za vozače iz trećih država

##### Članak 30.

(1) Ministarstvo rješenjem prijevozniku izdaje i ukida potvrdu za vozače iz članka 5. Uredbe (EZ) br. 1072/2009.

(2) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje potvrde i protiv rješenja o ukidanju potvrde iz stavka 1. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(3) Ministarstvo vodi evidenciju izdanih potvrda za vozače u elektroničkom obliku i ona je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(4) Prijevoznik ne smije povjeriti obavljanje prijevoza vozaču iz trećih država kojemu nije izdana potvrda iz stavka 1. ovoga članka.

#### Vrste prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu

##### Članak 31.

Javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, *shuttle* prijevoz, povremeni prijevoz, autotaksi prijevoz, mikroprijevoz ili kao posebni oblik prijevoza.

#### Obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu

##### Članak 32.

(1) Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može obavljati prijevoznik koji za to ima važeću licenciju iz članka 14. stavka 2. podstavka 2. ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika iz članka 28. ovoga Zakona.

(2) Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika ili međuzupanijski prijevoz putnika.

(3) Prijevozi na županijskim i međuzupanijskim linijama obavljaju se kao putnički, ekspresni ili direktni prijevozi putnika.

(4) Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati isključivo sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 19. ovoga Zakona.

(5) Izdavatelj dozvole za prijevoz ili davatelj koncesije ili tijelo nadležno za dodjelu prava na prijevoz obavljanjem javne usluge dužno je prije početka obavljanja prijevoza dostaviti primjerak dozvole te usklađene i odobrene vozne redove autobusnim kolodvorima na kojima su po voznim redovima predviđena zaustavljanja prijevoznika radi njihove javne objave i informiranja putnika, izrade Očevidnika polazaka i dolazaka sa/na autobusni kolodvor te vođenja evidencije o polascima i dolascima na kolodvor.

(6) Prijevoznik je dužan na zahtjev korisnika prijevoza Opće uvjete prijevoza učiniti dostupnima. Prijevoznik je Opće uvjete prijevoza dužan javno objaviti na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način.

(7) Javni linijski prijevoz putnika na županijskim i međuzupanijskim linijama, na istoj liniji ili na dijelu linije (relaciji) može se obavljati i dodatnim vozilima.

(8) Pri obavljanju prijevoza na istoj liniji ili dijelu linije (relaciji) dodatnim vozilom dozvoljeno je izostavljanje određenih autobusnih kolodvora ili autobusnih stajališta iz voznog reda.

Pravni temelj za obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu

### Članak 33.

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

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

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

(4) Međuzupanijski prijevoz putnika obavlja se temelje dozvole, koju izdaje Ministarstvo, a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova.

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

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

(7) Ako su mreža linija ili dijelovi mreže linija iz stavka 5. ovoga članka obuhvaćeni dozvolama, odnosno voznim redovima u okviru koncesije za prijevoz po kojima se prometovalo na dan stupanja na snagu ovoga Zakona, nadležno upravno županijsko tijelo za promet ili nadležno upravno tijelo za promet Grada Zagreba, prilikom sklapanja ugovora o javnoj usluzi, dužno je uvažiti stečena prava prijevoznika koji su obavljali prijevoz temeljem dozvola ili koncesija na dan stupanja na snagu ovoga Zakona.

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

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

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

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

(12) Prilikom dodjele državnih potpora za javnu uslugu iz ovoga Zakona Ministarstvo će u skladu sa Zakonom o državnim potporama osigurati punu primjenu relevantnih pravila o državnim potporama u ovom području.

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

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

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

(16) Ministar pravilnikom o obavljanju javnog prijevoza putnika u cestovnom prometu propisuje način i postupak usklađivanja autobusnih voznih redova, način sklapanja ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, dokumentaciju koju je potrebno dostaviti prilikom dodjele prava



na prijevoz kao javnoj usluzi ili prilikom podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvole, način registriranja, usklađivanja i odobravanja voznih redova za javni linijski prijevoz, način izdavanja dozvola za javni linijski prijevoz i obrazac dozvola za javni linijski prijevoz.

(17) Visinu i način ostvarivanja prava na besplatan otočni cestovni prijevoz propisuje ministar pravilnikom.

#### Daljinar i najmanje vozno vrijeme

##### Članak 35.

(1) Vozni redovi u javnom linijskom prijevozu putnika u unutarnjem cestovnom prometu izrađuju se isključivo na temelju daljinara i najmanjeg voznog vremena.

(2) Daljinar i najmanje vozno vrijeme utvrđuje Ministarstvo ili tijelo koje za to dobije javnu ovlast od Ministarstva.

(3) Daljinar i najmanje vozno vrijeme upisuju se u Elektroničku bazu podataka daljinara i najmanjih voznih vremena, koja je sastavni dio Nacionalnog registra cestovnih prijevoznika.

(4) Ministar pravilnikom propisuje način određivanja daljinara i najmanjeg voznog vremena.

#### Vozne karte

##### Članak 36.

(1) Vozne karte prodaju se samo za one linije po kojima prijevoznik ima pravo obavljati prijevoz temeljem važećih ugovora ili dozvola, u skladu s važećim voznim redom i utvrđenim cjenikom.

(2) Putnici koji koriste javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu tijekom cijele vožnje moraju imati važeću voznu kartu kod sebe. Smatra se da putnik posjeduje voznu kartu ako je ima u tiskanom obliku, u digitalnom obliku (PDF) ili u aplikaciji za prodaju voznih karata.

(3) Na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor putnik je dužan dati voznu kartu na uvid.

(4) Prijevoznik je dužan svakom putniku izdati voznu kartu sukladno odredbama ovoga Zakona.

#### Trajna obustava prijevoza

##### Članak 39.

(1) Ako prijevoznik ne može obavljati prijevoz prema odobrenom voznom redu na međuzupanijskoj liniji, odnosno na županijskoj liniji kada županijski prijevoz nije reguliran ugovorom o javnoj usluzi, a za koje ima dozvolu ili koncesiju, dužan je izdavatelju dozvole ili davatelju koncesije podnijeti zahtjev za trajnu obustavu prijevoza.

- (2) Trajna obustava prijevoza na linijama u komunalnom i županijskom prijevozu, ako isti nije reguliran dozvolama ili koncesijom, regulirana je odredbama ugovora o javnoj usluzi kojim se regulira pravo na prijevoz.
- (3) Izdavatelj dozvole ili davatelj koncesije, po primitku zahtjeva iz stavka 1. ovoga članka, donijet će rješenje o ukidanju dozvole ili voznog reda radi trajne obustave prijevoza.
- (4) Protiv rješenja iz stavka 3. ovoga članka, može se izjaviti žalba Ministarstvu.
- (5) Prijevoznik je dužan o trajnoj obustavi prijevoza na određenoj liniji izvijestiti javnost preko medija ili vlastite mrežne (web) stranice.
- (6) O trajnoj obustavi prijevoza iz stavka 1. ovoga članka izdavatelj dozvole ili davatelj koncesije će bez odgode pisanim putem izvijestiti autobusne kolodvore koje je prijevoznik koristio po voznom redu, dostavom preslike rješenja iz stavka 3. ovoga članka, kao i inspekciju cestovnog prometa.
- (7) Ako prijevoznik zbog neopravdanih razloga ne obavlja prijevoz po dozvoli, odnosno voznom redu na županijskoj ili međuzupanijskoj liniji uzastopce najmanje tri dana, gubi pravo obavljanja prijevoza na toj liniji ili voznom redu, prijevoz se trajno obustavlja, a dozvola odnosno vozni red prestaju važiti.
- (8) U slučaju iz stavka 7. ovoga članka izdavatelj dozvole donosi rješenje kojim se dozvola ukida.
- (9) Protiv rješenja iz stavka 8. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu za županijske linije ili se može pokrenuti upravni spor za međuzupanijske linije.
- (10) Ako prijevoznik ne obavlja prijevoz u skladu s odredbama stavka 7. ovoga članka na dijelu linije ili ne obavlja prijevoz na samo određenom polasku, rješenjem će se ukinuti samo taj dio linije ili samo određeni polazak.

#### Podvozarstvo

#### Članak 42.

- (1) Prijevoznik može privremeno, na određenoj liniji u županijskom linijskom prijevozu ako je isti reguliran dozvolama za prijevoz i u međuzupanijskom linijskom prijevozu, ne dulje od 180 dana tijekom jedne kalendarske godine, povjeriti obavljanje prijevoza putnika drugom prijevozniku koji ispunjava uvjete propisane ovim Zakonom, na temelju pisanog ugovora o podvozarstvu.
- (2) U slučaju obavljanja prijevoza iz stavka 1. ovoga članka nositelj dozvole dužan je nakon sklapanja ugovora iz stavka 1. ovoga članka ishoditi suglasnost izdavatelja dozvole.
- (3) Za vrijeme obavljanja prijevoza suglasnost izdavatelja dozvole za obavljanje podvozarstva mora se nalaziti u vozilu i vozač je mora pokazati na zahtjev osobe koja je ovlaštena za nadzor.
- (4) Podvozarstvo u prijevozu putnika koji se uređuje temeljem ugovora o koncesiji ili ugovora o javnoj usluzi uređuje se odredbama ugovora o koncesiji ili ugovora o javnoj usluzi kojim se uređuje pravo na prijevoz.

## Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika

## Članak 44.

- (1) Posebni linijski prijevoz putnika može obavljati prijevoznik koji posjeduje licenciju za javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika.
- (2) Posebni linijski prijevoz prijevoznik obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto i vozilima kategorije M2 i M3, odnosno specijalnim cestovnim vozilima, na osnovi sklopljenog pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika.
- (3) Popis putnika obvezni je i sastavni dio ugovora iz stavka 2. ovoga članka i prijevoznik ga za vrijeme prijevoza mora imati u vozilu.
- (4) Tijekom obavljanja posebnog linijskog prijevoza prijevoznik u vozilu mora imati presliku ugovora.
- (5) Prijevozniku je zabranjen prijevoz putnika iz stavka 1. ovoga članka koji nisu upisani u popis putnika.
- (6) Prijevoznik je dužan u roku od osam dana od dana sklapanja ugovora iz stavka 2. ovoga članka dostaviti primjerak ugovora Ministarstvu za međuzupanijski posebni linijski prijevoz, odnosno upravnom tijelu županije ili Grada Zagreba nadležnom za poslove prometa za županijski posebni linijski prijevoz, koji vode Registar posebnih linijskih prijevoza.
- (7) Podaci iz Registara posebnih linijskih prijevoza unose se u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika i čine njegov sastavni dio.
- (8) Iznimno, u sklopu posebnog linijskog prijevoza putnika može se obavljati i prijevoz putnika koji nisu navedeni u popisu putnika iz stavka 3. ovoga članka u mjesta i iz mjesta u kojima ne postoji organizirani javni linijski prijevoz putnika.
- (9) Za obavljanje prijevoza iz stavka 8. ovoga članka prijevoznik mora imati dozvolu koju za međuzupanijske linije izdaje Ministarstvo, a za županijske linije upravno tijelo županije nadležno za poslove prometa ili upravno tijelo za promet Grada Zagreba, o čemu se odlučuje rješenjem.
- (10) Prilikom izdavanja dozvole iz stavka 9. ovoga članka izdavatelj dozvole dužan je utvrditi sljedeće:
  - vremensku i mjesnu dostupnost javnog linijskog cestovnog prijevoza, drugih oblika prijevoza putnika propisanih ovim Zakonom i prijevoza putnika iz drugih grana prometa
  - potrebe posebnih kategorija korisnika prijevoza
  - utjecaj na ekonomsku, stratešku i društvenu opstojnost postojećih linija i
  - mogućnosti rješavanja prijevoza putnika mikroprijevozom ili javnim linijskim prijevozom ugovorom o javnoj usluzi.

(11) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za županijske linije iz stavka 9. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu, a protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za međužupanijske linije iz stavka 9. ovoga članka može se pokrenuti upravni spor.

(12) Ministar će pravilnikom iz članka 33. stavka 9. ovoga Zakona propisati obvezne elemente ugovora o posebnom linijskom prijevozu.

#### IV.e Autotaksi prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu

##### Obavljanje autotaksi prijevoza putnika

##### Članak 47.

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

(2) Pravne i fizičke osobe - obrtnici koji obavljaju autotaksi prijevoz, isključivo radi zaustavljanja u svrhu ukreaja i iskreaja putnika mogu koristiti stajališta namijenjena za vozila javnog prijevoza i autotaksi stajališta, a za vožnju mogu koristiti posebno obilježene prometne trake koje im daju prednost kretanja.

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

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

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

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

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

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

naplaćuje se iznos kao za 70 dozvola, a za više od 100 vozila naplaćuje se iznos kao za 100 dozvola.

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

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

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

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

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

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

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

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

(17) Prilikom podnošenja zahtjeva za obnovu dozvole autotaksi prijevoznik dužan je dokazati da ispunjava uvjete za dobivanje licencije za obavljanje autotaksi prijevoza putnika. Zahtjev za obnovu dozvole podnosi se najkasnije dva mjeseca prije isteka roka njezina važenja.

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

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

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

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

(22) Nadzor nad obavljanjem autotaksi prijevoza putnika u unutaršnjem cestovnom prometu provodi Ministarstvo, službenici ministarstva nadležnog za unutarnje poslove i ministarstva

nadležnog za financije, službenici Carinske uprave (u daljnjem tekstu: Carinska uprava) te komunalni i/ili prometni redari jedinice lokalne samouprave na čijem području se autotaksi prijevoz obavlja.

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

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

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

#### IV.f Mikroprijevoz

##### Obavljanje mikroprijevoza

##### Članak 50.

(1) Mikroprijevoz može obavljati prijevoznik koji posjeduje licenciju za prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ili licenciju za autotaksi prijevoz ili licenciju za djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem ili licenciju Zajednice za prijevoz putnika, temeljem odredbi odluke jedinice lokalne samouprave o mikroprijevozu te temeljem odredbi ovoga Zakona.

(2) Mikroprijevoz prijevoznik obavlja vozilima kategorije M1 ili vozilima kategorije M2, pod uvjetima propisanim odlukom jedinice lokalne samouprave o mikroprijevozu.

(3) Mikroprijevoz prijevoznik obavlja radi zadovoljavanja prijevoznih potreba stanovništva u ruralnim i slabo naseljenim područjima, tamo gdje nije organiziran javni linijski prijevoz putnika, sukladno voznom redu koji je prilagođen osobama koje traže prijevoz.

(4) Mikroprijevoz se obavlja na temelju ugovora potpisanog između naručitelja prijevoza i prijevoznika, a u skladu s odredbama odluke jedinice lokalne samouprave o mikroprijevozu.

(5) Za vrijeme obavljanja prijevoza iz stavka 1. ovoga članka vozač mora kod sebe imati presliku ugovora o mikroprijevozu.

(6) Odlukom jedinice lokalne samouprave o mikroprijevozu određuju se potrebe za mikroprijevozom te način podmirenja troškova prijevoza.

(7) Naručitelj prijevoza iz stavka 4. ovoga članka može biti isključivo tijelo državne uprave, jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave, pravna osoba koju je osnovalo tijelo državne uprave i/ili jedinica lokalne ili područne (regionalne) samouprave i pravna osoba kojoj su tijela državne uprave i/ili jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave temeljem posebne odluke ili ugovora povjerile organiziranje mikroprijevoza na svom području.

(8) Jedinica lokalne samouprave, ako ujedno nije i naručitelj prijevoza, mora dati pisanu suglasnost na ugovor iz stavka 4. ovoga članka.

(9) Ugovor o pružanju usluge mikroprijevoza može imati karakter ugovora o pružanju javnih usluga.

(10) U slučaju iz stavka 9. ovoga članka ugovor mora sadržavati minimalno elemente koji su propisani Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i Uredbom (EU) 2016/2338.

(11) Mikroprijevoz se može organizirati i na relacijama na kojima postoji javni linijski prijevoz u dane kada javni linijski prijevoz ne prometuje (npr. za vrijeme kada nema nastave, u dane vikenda, blagdana i sl.).

#### IV.g Posebni oblici prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu

##### Obavljanje posebnih oblika prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu

#### Članak 51.

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

(2) Posebni oblik prijevoza mora se obavljati u skladu s rješenjem iz stavka 1. ovoga članka čiju presliku vozač mora imati kod sebe za vrijeme obavljanja prijevoza.

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

(4) Iznajmljivanje vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza prijevoznik obavlja isključivo na temelju licencije, sukladno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 16. ovoga Zakona, a vozači moraju zadovoljiti uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 9. ovoga Zakona.

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

##### Dozvola Zajednice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza putnika

#### Članak 63.

(1) Dozvolu Zajednice u Republici Hrvatskoj izdaje Ministarstvo, na zahtjev prijevoznika. Dozvola se izdaje sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1073/2009, o čemu se odlučuje rješenjem.

(2) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole Zajednice nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(3) Međunarodni linijski prijevoz putnika na području država članica prijevoznik može obavljati isključivo na temelju dozvole Zajednice i u skladu s tom dozvolom.

(4) Prije izdavanja dozvole Zajednice prijevoznik je obavezan pribaviti suglasnost svih autobusnih kolodvora koje koristi po voznom redu o raspoloživosti slobodnih perona i o mogućnosti prihvata i otpreme autobusa i putnika na liniji, radi obavljanja prijevoza temeljem te dozvole.

#### Tranzitni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu

##### Članak 65.

(1) Tranzitni linijski prijevoz putnika preko teritorija Republike Hrvatske prijevoznik može obavljati na temelju dozvole koju izdaje Ministarstvo, bez ulaska i izlaska putnika na teritoriju Republike Hrvatske, u skladu s dozvolom i njezinim sastavnim dijelovima (itinerarom, cjenikom i voznim redom), o čemu se odlučuje rješenjem.

(2) Pri obavljanju tranzitnog linijskog prijevoza putnika preko teritorija Republike Hrvatske prijevoznik u autobusu mora imati izvornik dozvole koja glasi na prijevoznika koji obavlja prijevoz ili izvornik dozvole i ugovor o podvozarstvu sklopljen između prijevoznika na kojeg glasi dozvola i prijevoznika koji obavlja prijevoz na temelju ugovora o podvozarstvu, ovjeren kod javnog bilježnika.

(3) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole iz stavka 1. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(4) Na izdavanje dozvole iz stavka 1. ovoga članka odgovarajuće se primjenjuju odredbe članka 64. ovoga Zakona.

#### Obavljanje posebnog linijskog prijevoza putnika između Republike Hrvatske i trećih država

##### Članak 69.

(1) Posebni linijski prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih država prijevoznik može obavljati isključivo autobusima, na osnovi sklopljenog pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika te na osnovi dozvole koju izdaje Ministarstvo, o čemu se odlučuje rješenjem.

(2) Popis putnika obvezni je sastavni dio ugovora.

(3) Tijekom obavljanja posebnog linijskog prijevoza u vozilu se mora nalaziti ugovor i popis putnika.

(4) Zabranjen je prijevoz putnika koji nisu upisani u popis putnika u posebnom linijskom prijevozu iz stavka 2. ovoga članka.

(5) Prijevoznik je dužan Ministarstvu prijaviti ugovor o obavljanju posebnog linijskog prijevoza putnika iz stavka 1. ovoga članka u roku od osam dana od dana njegova potpisivanja.

(6) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole iz stavka 1. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.



(7) Ministarstvo vodi evidenciju izdanih dozvola za obavljanje posebnih linijskih prijevoza iz stavka 1. ovoga članka.

(8) Ministarstvo će evidenciju iz stavka 7. ovoga članka učiniti javno dostupnom preko svoje mrežne (web) stranice.

(9) Evidencija iz stavka 7. ovoga članka može biti dio baza podataka u Nacionalnom registru cestovnih prijevoznika.

#### VI.c Povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu

Način obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu

##### Članak 70.

(1) Povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država članica te između Republike Hrvatske i trećih država može se obavljati kao kružna vožnja zatvorenih vrata, putovanje punog autobusa u polasku i praznog u povratku, putovanje praznog autobusa u polasku i punog u povratku te kao prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama, o čemu treba unijeti bilješku u odgovarajuću rubriku putnog lista.

(2) Povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država članica prijevoznik obavlja sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 1073/2009 i Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014.

(3) Povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država koje su stranke potpisnice INTERBUS ugovora prijevoznik obavlja sukladno odredbama toga Ugovora.

(4) Povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država koje nisu stranke potpisnice INTERBUS ugovora prijevoznik obavlja sukladno dvostranim (bilateralnim) ugovorima između država i sukladno odredbama ovoga Zakona.

(5) Ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz iz stavka 2. ovoga članka kao kabotažu, dužan je za takve prijevoze popunjavati putni list iz kojeg mora biti razvidno polazno i odredišno mjesto te datum početka i završetka prijevoza.

(6) Popunjene putne listove prijevoznik je dužan vratiti Ministarstvu najkasnije do desetog dana tekućeg mjeseca za protekli mjesec.

(7) Povremeni prijevoz putnika iz stavka 4. ovoga članka obavlja se bez dozvole kod sljedećih vrsta prijevoza:

1. kružne vožnje zatvorenih vrata, pri čemu se ista skupina putnika prevozi istim autobusom na cijelom putovanju i vraća na polazno mjesto. Polazno mjesto mora biti u državi u kojoj prijevoznik ima sjedište/prebivalište

2. vožnje koja se obavlja s putnicima pri polaznoj vožnji, a praznim autobusom pri povratnoj vožnji. Polazno mjesto mora biti u državi u kojoj prijevoznik ima sjedište/prebivalište

3. vožnje pri kojoj se polazno putovanje obavlja bez putnika i svi se putnici preuzimaju na istom mjestu, ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:

– putnici čine skupinu formiranu na temelju ugovora o prijevozu, koji je sklopljen prije njihova dolaska u Republiku Hrvatsku. Putnici se prevoze u državu u kojoj prijevoznik ima sjedište/prebivalište

– putnike je isti prijevoznik prethodno dovezao na teritorij Republike Hrvatske, te ih preuzima i odvozi natrag na teritorij države u kojoj ima sjedište/prebivalište ili

– putnici su pozvani da doputuju na teritorij države u kojoj prijevoznik ima sjedište/prebivalište, pri čemu troškove prijevoza snosi fizička ili pravna osoba koja ih je pozvala. Putnici moraju činiti jedinstvenu skupinu koja nije nastala samo zbog tog putovanja. Prijevoznik prevozi putnike na teritorij države u kojoj ima sjedište/prebivalište

4. tranzitne vožnje preko teritorija Republike Hrvatske, ako su u vezi s povremenim prijevozom i

5. prijevoza praznih autobusa, koji se koriste isključivo za zamjenu autobusa u kvaru ili zamjenu oštećenog autobusa.

(8) Dozvola je potrebna za:

1. ulazak praznog autobusa u Republiku Hrvatsku radi preuzimanja skupine putnika te za prijevoz te skupine na teritorij države u kojoj prijevoznik ima sjedište/prebivalište, ako nisu ispunjeni uvjeti iz stavka 7. točke 3. ovoga članka i

2. obavljanje ostalih povremenih prijevoza putnika.

(9) Domaći prijevoznik mora imati dozvolu za povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu ako je međunarodni povremeni prijevoz u pojedinim državama dozvoljen isključivo na temelju dozvole, o čemu se odlučuje rješenjem.

(10) Dozvolu za obavljanje povremenog prijevoza putnika iz stavka 9. ovoga članka domaćem prijevozniku, na njegov zahtjev, izdaje Ministarstvo.

(11) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za povremeni prijevoz putnika žalba nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

(12) U slučaju prijevoza iz stavka 4. ovoga članka, primjenjujući načelo reciprociteta, međunarodnim ugovorom može se definirati da se povremeni prijevoz putnika može obavljati osobnim automobilima kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto, ako je u takva vozila ugrađen tahograf koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.) i o čemu se mora voditi propisana evidencija rada za mobilne radnike.

## Obavljanje izvanrednog prijevoza tereta

## Članak 77.

- (1) Izvanredni prijevoz tereta u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se na temelju ovoga Zakona i drugih propisa važećih u Republici Hrvatskoj.
- (2) Za obavljanje izvanrednog prijevoza tereta u cestovnom prometu domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije moraju imati dozvolu za izvanredni prijevoz.
- (3) Dozvolu iz stavka 2. ovoga članka tijekom prijevoza prijevoznik mora imati u vozilu i dozvola mora biti pravilno popunjena.
- (4) Strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije iz stavka 2. ovoga članka, koji su pribavili dozvolu za izvanredni prijevoz, ne moraju imati ostale dozvole za prijevoz tereta propisane ovim Zakonom.
- (5) Dozvolu iz stavka 2. ovoga članka rješenjem izdaje, kao javnu ovlast, društvo Hrvatske ceste d. o. o., na temelju zahtjeva koji prijevoznik podnosi preko pravne ili fizičke osobe registrirane za obavljanje otpremničke, odnosno agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu ili neposredno izdavatelju, sukladno propisanoj proceduri.
- (6) Kontrolu izvanrednih prijevoza, odnosno kontrolu osovinskih opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama provode inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove i društvo Hrvatske ceste d. o. o.
- (7) Kontrolu iz stavka 6. ovoga članka na graničnim prijelazima Republike Hrvatske obavlja Carinska uprava u okviru carinskog nadzora, inspekcija cestovnog prometa Ministarstva, ministarstvo nadležno za unutarnje poslove i društvo Hrvatske ceste d. o. o.
- (8) Ako se kontrolom iz stavaka 6. i 7. ovoga članka utvrdi da se obavlja izvanredni prijevoz bez dozvole, odnosno ako se utvrdi da osovinsko opterećenje, ukupna masa i/ili dimenzije vozila premašuju dozvoljene veličine, troškove kontrole snosi vozač prema posebnom propisu o javnim cestama, a vozilo se isključuje iz prometa, odnosno zabranjuje mu se ulazak ili izlazak iz Republike Hrvatske, do izdavanja dozvole za izvanredni prijevoz.
- (9) Za nastavak prijevoza prijevoznik mora, uz troškove kontrole, platiti naknadu po posebnom propisu o javnim cestama za obavljeni prijevoz u Republici Hrvatskoj do mjesta kontrole, odnosno do mjesta usklađenja osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija, odnosno do mjesta istovara ili izlaska iz Republike Hrvatske, kao i nadoknaditi štetu nastalu na cesti, po posebnom propisu, ako se ona utvrdi.
- (10) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za izvanredni prijevoz može se izjaviti žalba Ministarstvu.

## Korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta

## Članak 78.

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

- se ugovor odnosi samo na najam vozila bez vozača, i nije mu priložen ugovor o djelu sklopljen s istim prijevoznikom koji se odnosi na vozačko i pomoćno osoblje

- vozilo u najmu koristi samo najmoprimac za vrijeme trajanja ugovora o najmu

- unajmljenim vozilom upravlja samo vozač zaposlen kod najmoprimca ili najmoprimac osobno.

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

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

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

(3) Dokumenti iz stavka 2. ovoga članka mogu se zamijeniti odgovarajućim dokumentom koji izdaje nadležno tijelo države članice.

## Teretni list

## Članak 79.

(1) Za vrijeme obavljanja prijevoza tereta u unutarnjem cestovnom prometu u vozilu se mora nalaziti ispravno popunjeni teretni list.

(2) Teretni list iz stavka 1. ovoga članka vozač teretnog vozila u slučaju kontrole dužan je pokazati osobi ovlaštenoj za nadzor.

(3) Teretni list mora biti usklađen s odredbama članka 4. stavka 1. točke 54. ovoga Zakona.

## Raspodjela stranih dozvola

## Članak 82.

(1) Raspodjelu stranih dozvola domaćim prijevoznicima obavljaju komore, kao javnu ovlast, o čemu se odlučuje rješenjem.

(2) Osnovna mjerila za raspodjelu stranih dozvola su:

- broj vozila registriranih za obavljanje prijevoza u međunarodnom cestovnom prometu, za koje prijevoznik posjeduje važeće ovjerene vjerodostojne preslike licencije Zajednice
- kvaliteta voznog parka prema tehničkim zahtjevima razvrstanim u pojedine EURO ekološke norme
- broj zaposlenih vozača
- broj ispravno iskorištenih i vraćenih dozvola u određenom promatranom razdoblju
- visina ostvarenoga godišnjeg prometa po vozilu i
- broj i vrsta izrečenih kaznenih mjera sukladno odredbama ovoga Zakona.

(3) O raspodjeli stranih dozvola komore donose rješenje protiv kojeg se može izjaviti žalba Ministarstvu.

(4) Podaci o raspodjeli svih stranih dozvola objavljuju se svakih šest mjeseci na oglasnoj ploči i mrežnim (web) stranicama Ministarstva i komora.

(5) Iznimno od odredbi stavka 1. ovoga članka, rješenje o raspodjeli dozvola Europske konferencije ministara prometa – CEMT donosi Ministarstvo, a raspodjelu obavljaju komore kao javnu ovlast.

(6) Protiv rješenja iz stavka 5. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(7) Ministar pravilnikom propisuje način raspodjele stranih dozvola domaćim prijevoznicima.

#### Obveze komora

##### Članak 83.

(1) Komore su dužne Ministarstvu dostavljati izvješće o raspodjeli i iskorištenosti stranih dozvola po pojedinim državama i prijevoznicima.

(2) Ministar pravilnikom iz članka 82. stavka 7. ovoga Zakona propisuje postupak, način i rokove za izvješćivanje iz stavka 1. ovoga članka.

#### Naknada za strane dozvole i troškove raspodjele

##### Članak 84.

(1) Prijevoznik plaća naknadu za stranu dozvolu i naknadu za troškove postupka raspodjele strane dozvole.

(2) Ministar pravilnikom iz članka 82. stavka 7. ovoga Zakona utvrđuje visinu naknade za stranu dozvolu i visinu naknade za trošak postupka raspodjele strane dozvole.

(3) Naknada za strane dozvole prihod je državnog proračuna, a naknada za troškove postupka raspodjele stranih dozvola prihod je komora.

#### Korištenje stranih dozvola

##### Članak 86.

(1) Prijevoznik može dobivene strane dozvole koristiti samo za vozila za koja ima važeću ovjerenu vjerodostojnu presliku licencijske Zajednice za prijevoz tereta.

(2) Prijevoznik stranu dozvolu mora imati u vozilu za cijelo vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza tereta.

(3) Prijevoznik je dužan pravilno i točno popuniti dozvolu i ne smije mijenjati podatke unesene u dozvolu.

(4) Prijevoznik je dužan koristiti dozvolu u skladu s njezinom namjenom i ne smije je ustupiti drugom prijevozniku.

(5) Ministarstvo će rješenjem ukinuti stranu dozvolu prijevozniku ako dozvolu ne koristi u skladu s njezinom namjenom ili ako je ustupi drugom prijevozniku ili ako prijevoznik prestane ispunjavati neki od uvjeta propisanih za njezino izdavanje.

(6) Protiv rješenja iz stavka 5. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

#### Dozvole za stranog prijevoznika i prijevoznika Europske unije

##### Članak 87.

(1) Strani prijevoznik može obavljati prijevoz tereta u Republiku Hrvatsku i iz Republike Hrvatske ako ima dozvolu za prijevoz tereta koju donošenjem rješenja izdaje Ministarstvo, odnosno bez dozvole ako je tako određeno međunarodnim ugovorom ili propisima Europske unije.

(2) Odredbe stavka 1. ovoga članka važe i za prijevoznika Europske unije koji obavlja prijevoz tereta iz trećih država u Republiku Hrvatsku i obrnuto, osim ako međunarodnim ugovorom nije drukčije određeno.

(3) Ako strani prijevoznik ili prijevoznik Europske unije obavlja međunarodni prijevoz tereta vučnim i priključnim vozilom (skupom vozila) različitih država registracije, mora imati dozvolu samo za vučno vozilo, osim ako međunarodnim ugovorom nije drukčije određeno.

(4) Dozvola za prijevoz tereta iz stavka 1. ovoga članka nije prenosiva na drugog prijevoznika.

(5) Dozvola za prijevoz tereta iz stavka 1. ovoga članka mora biti pravilno popunjena i nalaziti se u stranom vozilu za cijelo vrijeme trajanja vožnje na teritoriju Republike Hrvatske.

(6) Kontrolu ispravnosti dozvole obavljaju Carinska uprava i inspekcija cestovnog prometa Ministarstva.

(7) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za prijevoz tereta iz stavaka 1. i 2. ovoga članka nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(8) Uz dozvolu iz stavka 1. ovoga članka strani prijevoznik dužan je priložiti pravilno popunjeni teretni list za međunarodni prijevoz tereta koji prati teret u prijevozu za koji se dozvola koristi ili se koristila.

(9) Pravna ili fizička osoba koja vrši utovar ili istovar tereta dužna je provjeriti ispravnost korištenja dozvole za međunarodni prijevoz tereta i svaku uočenu nepravilnost prijaviti tijelima nadležnim za nadzor.

#### Posebne dozvole

##### Članak 88.

(1) Inspekcija cestovnog prometa Ministarstva ili Carinska uprava mogu stranom prijevozniku izdati, uz plaćanje naknade za njezino izdavanje, posebnu dozvolu za obavljanje međunarodnog bilateralnog ili tranzitnog prijevoza tereta ako Republika Hrvatska nije sklopila ugovor o međunarodnom prijevozu s državom u kojoj je strano vozilo registrirano ili s tom državom nema razmijenjene dozvole.

(2) Inspekcija cestovnog prometa Ministarstva ili Carinska uprava izdaje dozvolu iz stavka 1. ovoga članka vozaču stranog prijevoznika, na ulazu u Republiku Hrvatsku.

#### IX. KABOTAŽA

##### Kabotaža za stranog prijevoznika

##### Članak 90.

(1) Strani prijevoznik ne može obavljati unutarnji prijevoz (kabotažu) na teritoriju Republike Hrvatske, osim ako je to predviđeno međunarodnim ugovorom ili ako za to ima posebnu dozvolu koju rješenjem izdaje Ministarstvo.

(2) Protiv rješenja kojim se odlučuje o zahtjevu za izdavanje dozvole za kabotažu nije dopuštena žalba, ali se može pokrenuti upravni spor.

(3) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, strani prijevoznik može obavljati unutarnji prijevoz u putničkom prometu kao kružnu vožnju zatvorenih vrata grupe putnika koju je dovezao iz države u kojoj je vozilo registrirano.

##### Kabotaža u prijevozu putnika za prijevoznike Europske unije

##### Članak 91.

Prijevoznik Europske unije može obavljati kabotažu na području Republike Hrvatske u skladu s Uredbom (EZ) br. 1073/2009.

## Kabotaža u prijevozu tereta za prijevoznika Europske unije

## Članak 92.

Prijevoznik Europske unije može obavljati kabotažu na području Republike Hrvatske u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009.

**XII. UGOVORI U CESTOVNOM PRIJEVOZU****Opće odredbe o ugovorima u cestovnom prijevozu**

## Članak 97.

(1) Ugovorima u cestovnom prijevozu, u smislu ovoga Zakona, smatraju se:

- ugovor o javnom linijskom prijevozu putnika u komunalnom prometu
- ugovor o prijevozu putnika kao javnoj usluzi
- ugovor o posebnom linijskom prijevozu putnika
- ugovor o *shuttle* prijevozu putnika
- ugovor o povremenom prijevozu putnika
- ugovor o posebnom obliku prijevoza putnika
- ugovor o mikroprijevozu
- ugovor o prijevozu tereta
- ugovor o pružanju agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu
- ugovor o pružanju kolodvorskih usluga
- ugovor o prodaji autobusnih karata
- ugovor o integriranom prijevozu putnika i
- ostali ugovori kojima se reguliraju prava i obveze prijevoznika i naručitelja prijevoza ili drugih ugovornih strana sukladno ovom Zakonu.

(2) Na prava i obveze ugovornih strana u ugovorima iz stavka 1. ovoga članka koje nastanu u obavljanju prijevoza putnika i tereta u cestovnom prometu te u obavljanju drugih djelatnosti reguliranih ovim Zakonom na odgovarajući način primjenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju osnove obveznih odnosa, odredbe međunarodnih ugovora i konvencija čiji je potpisnik Republika Hrvatska.

(3) Ugovori iz stavka 1. ovoga članka zaključuju se u pisanoj formi, moraju se čuvati u poslovnim prostorijama ugovornih strana i moraju se dati na uvid inspektoru cestovnog prometa na njegov zahtjev.

(4) Ugovori iz stavka 1. ovoga članka koji se odnose na pružanje usluga prijevoza u cestovnom prometu najmanje moraju sadržavati: naziv naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relaciju prometovanja, cijenu i rok plaćanja.

(5) Rok plaćanja prijevoznih usluga određen ugovorom sastavljenim na način iz stavka 4. ovoga članka ne može biti duži od 30 dana od dana izdavanja računa za prijevozne usluge, a nikako ne duži od 60 dana od dana izvršenja prijevoza.



(6) Naručitelj prijevoza i prijevoznik za svaki prijevozni posao obvezni su sklopiti pisani ugovor o prijevozu sukladno stavcima 4. i 5. ovoga članka.

(7) Ako se ugovorne strane o tome usuglase, rok plaćanja definiran ugovorom iz stavka 1. ovoga članka može biti i kraći od roka određenog odredbama stavka 5. ovoga članka.

(8) Ako naručitelj prijevoza ne plati naknadu za prijevoz u roku određenom ugovorom, a u skladu s ovim Zakonom, za plaćanje naknade za prijevoz zajedno s naručiteljem odgovara pošiljatelj ili primatelj, koji nije istodobno i naručitelj prijevoza.

(9) Pošiljatelj ili primatelj dužan je platiti naknadu za prijevoz u roku od 30 dana od primitka poziva od strane prijevoznika koji je stvarno obavio prijevoz, a kojim pozivom prijevoznik traži plaćanje naknade za prijevoz, što prijevoznik dokazuje odgovarajućim dokumentom.

(10) Ako prijevoznik izda jedinstveni račun za usluge prijevoza izvršene u tekućem mjesecu, rok za plaćanje naknade za prijevoz iz stavka 5. ovoga članka počinje teći nakon posljednje izvršene usluge u tekućem mjesecu.

Obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima

#### Članak 99.

(1) Djelatnost pružanja kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima može obavljati pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik koja je registrirana za obavljanje te djelatnosti i koja ima u vlasništvu ili u zakupu objekt autobusnog kolodvora te koja ima licenciju za obavljanje te djelatnosti, o čemu se odlučuje rješenjem.

(2) Djelatnost pružanja kolodvorskih usluga može se obavljati neprekidno tijekom cijele godine ili u određenom vremenskom razdoblju tijekom godine, o čemu je autobusni kolodvor dužan pisanim putem obavijestiti izdavatelja licencije i to javno objaviti, obvezno putem svojih mrežnih (web) stranica te putem ostalih kanala informiranja.

(3) Licenciju iz stavka 1. ovoga članka izdaje ured državne uprave u županiji, odnosno upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za poslove prometa.

(4) Uvjeti za dobivanje licencije iz stavka 1. ovoga članka su:

- dobar ugled u smislu članka 16. ovoga Zakona
- stručna osposobljenost osobe odgovorne za obavljanje kolodvorske djelatnosti i
- opremljenost autobusnog kolodvora sukladno uvjetima iz pravilnika donesenog temeljem stavka 10. ovoga članka.

(5) Usluge autobusnog kolodvora moraju biti dostupne svim korisnicima pod jednakim uvjetima i bez diskriminacije.

(6) Pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru donosi cjenik kolodvorskih usluga kojeg je dužan pridržavati se.

(7) O pružanju kolodvorskih usluga na autobusnim kolodvorima između prijevoznika i osoba iz stavka 1. ovoga članka sklapa se ugovor o pružanju kolodvorskih usluga, sukladno odredbama ovoga Zakona kojima se reguliraju ugovori u cestovnom prijevozu.

(8) Na rješenje o izdavanju licencije iz stavka 1. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(9) Izdane licencije iz stavka 1. ovoga članka izdavatelji upisuju u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

(10) Ministar pravilnikom utvrđuje opremljenost autobusnih kolodvora te usluge koje se obavljaju u sklopu kolodvorske djelatnosti na autobusnim kolodvorima.

Obveza korištenja autobusnih kolodvora i putničkih terminala utvrđenih voznim redom

#### Članak 100.

(1) U mjestu u kojem postoji autobusni kolodvor prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika na županijskim, međužupanijskim i međunarodnim linijama dužan je koristiti se tim autobusnim kolodvorom, osim na linijama kraćim od 40 kilometara.

(2) Prijevoznik koji obavlja prijevoz putnika u komunalnom linijskom prijevozu dužan je koristiti putničke terminale određene Odlukom o organizaciji javnog prijevoza putnika ili drugim aktom jedinice lokalne samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja.

(3) Kada ima sklopljen ugovor o pružanju kolodvorskih usluga s autobusnim kolodvorom i ako autobusni kolodvor ima za to potrebne kapacitete, prijevoznik iz stavka 2. ovoga članka za prihvata i otpremu putnika na linijama komunalnog prijevoza može se koristiti i tim kolodvorom.

Obavljanje djelatnosti pružanja kolodvorskih usluga na teretnim kolodvorima

#### Članak 102.

(1) Djelatnost pružanja kolodvorskih usluga na teretnim kolodvorima može obavljati pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik koja je registrirana za obavljanje te djelatnosti i ima u vlasništvu ili zakupu objekt teretnog kolodvora te koja ima licenciju za obavljanje te djelatnosti, o čemu se odlučuje rješenjem.

(2) Licenciju iz stavka 1. ovoga članka izdaje ured državne uprave u županiji, odnosno upravno tijelo Grada Zagreba nadležno za poslove prometa.

(3) Uvjeti za dobivanje licencije iz stavka 1. ovoga članka su:

- dobar ugled u smislu članka 16. ovoga Zakona
- stručna osposobljenost osobe odgovorne za obavljanje kolodvorske djelatnosti
- odgovarajuća površina za parkiranje vozila, u skladu s posebnim propisom, u vlasništvu ili najmu
- prostor i mehanizacija za pretovar tereta
- prostor za skladištenje tereta

- povezanost kolodvora s najmanje još jednom prometnom granom, osim cestovne i
- prostor za carinske, otpremničke i agencijske poslove.

(4) Teretni kolodvor obavlja poslove prihvata, utovara, istovara, pretovara, otpremanja, parkiranja i osiguranja teretnih vozila.

(5) Teretni kolodvor mora biti opremljen i osposobljen za prihvata, otpremu i carinjenje svih vrsta tereta ili samo određenih vrsta tereta, što je obvezno naznačiti u rješenju kojim se odlučuje o izdavanju licencije iz stavka 1. ovoga članka.

(6) Protiv rješenja kojim se odlučuje o izdavanju licencije iz stavka 1. ovoga članka može se izjaviti žalba Ministarstvu.

(7) Izdane licencije iz stavka 1. ovoga članka izdavatelji upisuju u Nacionalni registar cestovnih prijevoznika.

#### Provedba mjera u slučaju krize na prijevoznom tržištu

##### Članak 104.

(1) U slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na prijevoznom tržištu unutarnjeg ili međunarodnog prijevoza putnika i tereta Ministarstvo može Vladi Republike Hrvatske predložiti mjere za otklanjanje posljedica i suzbijanje te krize ili ozbiljnih poremećaja na prijevoznom tržištu.

(2) Mjere iz stavka 1. ovoga članka mogu biti organizacijske, tehnološke, tehničke, pravne, ekonomske i druge mjere, donesene u skladu s ovim Zakonom i posebnim propisima kojima se regulira djelatnost prijevoza u cestovnom prometu, kao i ostalim posebnim propisima Republike Hrvatske i Europske unije.

(3) Mjere iz stavka 1. ovoga članka moraju biti usklađene s odredbama Uredbe (EEZ) br. 3916/90.

#### Krizni odbor i njegove nadležnosti

##### Članak 105.

(1) U slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prijevoza tereta ili putnika u Republici Hrvatskoj zbog obavljanja prijevoza između država članica i/ili kabotaže, Vlada Republike Hrvatske može uputiti prijedlog Europskoj komisiji za usvajanje mjera za zaštitu domaćih prijevoznika te dostaviti informacije o mjerama koje namjerava poduzeti radi zaštite domaćih prijevoznika.

(2) Mjere koje donosi Vlada Republike Hrvatske radi zaštite domaćih prijevoznika mogu trajati najviše šest mjeseci, s mogućnošću jednokratnog produljenja za još šest mjeseci.

(3) Kriza, odnosno ozbiljni poremećaji iz stavka 1. ovoga članka znače pojavljivanje problema specifičnih za tržište prijevoznih usluga, koji uzrokuju ozbiljan i potencijalno trajan višak prijevozne ponude nad prijevoznom potražnjom, što podrazumijeva ozbiljniju prijetnju financijskoj stabilnosti i opstojnosti značajnijeg broja cestovnih prijevoznika, uz uvjet da

kratkoročne i dugoročne prognoze ne pokazuju mogućnost značajnijeg i trajnog poboljšanja takvog stanja.

(4) Vlada Republike Hrvatske će u slučaju stanja iz stavka 1. ovoga članka osnovati Krizni odbor sastavljen od predstavnika Ministarstva, ministarstva nadležnog za rad, ministarstva nadležnog za gospodarstvo i od predstavnika strukovnih udruga prijevoznika. Krizni odbor, kojemu je na čelu predstavnik Ministarstva, predlaže Vladi Republike Hrvatske mjere za rješavanje krize na tržištu prijevoznih usluga.

(5) Krizni odbor surađuje s odgovarajućim tijelima drugih država članica.

(6) Nadležnost Kriznog odbora iz stavka 4. ovoga članka odgovarajuće se odnosi i na unutarnje tržište cestovnog prijevoza tereta i putnika.

#### Laki prekršaji pravnih osoba i fizičkih osoba – obrtnika

##### Članak 111.

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

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

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

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

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

– ako prijevoznik ne izda svakom putniku voznu kartu sukladno odredbama članka 36. stavka 1. ovoga Zakona (članak 36. stavak 4.)

– ako prijevoznik ne izvijesti bez odgode autobusni kolodvor, odnosno putnički terminal s kojeg započinje prijevoz po voznom redu u slučaju nemogućnosti održavanja polaska ili o zakašnjenju u polasku duljem od 15 minuta na županijskoj liniji, odnosno 30 minuta na međužupanijskoj liniji (članak 37. stavak 1.)

– ako prijevoznik o privremenom prekidu prijevoza iz članka 38. stavka 1. ovoga Zakona ne izvijesti javnost sredstvima javnog priopćavanja ili preko svoje mrežne (web) stranice odmah nakon nastanka okolnosti koje su taj prekid izazvale (članak 38. stavak 2.)

– ako prijevoznik o trajnoj obustavi prijevoza iz članka 39. stavka 1. ovoga Zakona na određenoj liniji ne izvijesti javnost putem medija ili vlastite mrežne (web) stranice (članak 39. stavak 5.)

– ako prijevoznici koji zajednički obavljaju prijevoz, isti prijevoz ne obavljaju sukladno odredbama ugovora o zajedničkom obavljanju prijevoza, odredbama ovoga Zakona te uvjetima iz dozvole (članak 40. stavak 8.)

– ako prijevoznik trajno obustavi međunarodni linijski prijevoz putnika prije nego što Ministarstvo donese rješenje o ukidanju dozvole (članak 67. stavak 2.)

– ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država članica suprotno odredbama Uredbe (EZ) br. 1073/2009 i Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014 (članak 70. stavak 2.)

– ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država koje su stranke potpisnice INTERBUS ugovora suprotno odredbama toga ugovora (članak 70. stavak 3.)

– ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država koje nisu stranke potpisnice INTERBUS ugovora suprotno dvostranim (bilateralnim) ugovorima između država i suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 70. stavak 4.)

– ako domaći prijevoznik ne popunjava putni list prilikom obavljanja povremenog prijevoza putnika u međunarodnom cestovnom prometu između Republike Hrvatske i država članica kao kabotaže (članak 70. stavak 5.)

– ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru nema vlastitu mrežnu (web) stranicu ili ako na njoj nema prikaz svih važećih voznih redova i svih ostalih informacija relevantnih za pravodobno i potpuno informiranje putnika (članak 98. stavak 8.)

– ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru ne vodi očevidnik o dolascima i polascima autobusa u predviđenom radnom vremenu kolodvora (članak 101. stavak 1.)

– ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru ne izvijesti inspekciju cestovnog prometa Ministarstva o neobavljanju prijevoza na odobrenim linijama i o obavljanju prijevoza suprotno izdanim dozvolama te o svim ostalim nepravilnostima u obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika, do desetog dana u tekućem mjesecu za protekli mjesec (članak 101. stavak 2.)

– ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom ili teretnom kolodvoru pruža kolodvorske usluge tako da iste usluge nisu dostupne svim korisnicima pod jednakim uvjetima (članak 103. stavak 1.).

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

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

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

## Laki prekršaji fizičkih osoba – vozača

## Članak 112.

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

- ako vozač državljanin države članice nema vozačku dozvolu u koju je upisana oznaka Unije »95« ili kvalifikacijsku karticu vozača u koju je upisana oznaka Unije »95« (članak 12. stavak 6.)
- ako vozač državljanin treće države koji upravlja teretnim vozilom nema vozačku dozvolu, kvalifikacijsku karticu vozača ili potvrdu za vozače u koje je upisana oznaka Unije »95« (članak 12. stavak 7.)
- ako vozač u vozilu tijekom prijevoza nema potvrdu da vozilo zadovoljava posebne uvjete iz članka 13. stavka 1. ovoga Zakona (članak 13. stavak 5.)
- ako tijekom prijevoza vozač domaćeg prijevoznika u vozilu nema izvod iz licencije za unutarnji prijevoz ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice za međunarodni prijevoz (članak 23. stavak 14.)
- ako tijekom prijevoza vozač autotaksi vozila u vozilu nema običnu presliku licencije za obavljanje autotaksi prijevoza (članak 23. stavak 15.)
- ako vozač autotaksi vozila prilikom obavljanja autotaksi prijevoza odnosno tijekom vožnje u vozilu nema običnu presliku dozvole za autotaksi prijevoz (članak 47. stavak 20.)
- ako vozač prijevoznika u vozilu nema dokument iz kojeg je razvidno da je riječ o jednom od prijevoza iz članka 89. stavka 1. ovoga Zakona (članak 89. stavak 2.).

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se vozač motornog vozila novčanom kaznom u iznosu od 60,00 do 130,00 eura.

## Teški prekršaji pravnih osoba i fizičkih osoba – obrtnika

## Članak 113.

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

- ako prijevoznik obavlja javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja ne zadovoljavaju posebne uvjete propisane ovim Zakonom i pravilnikom iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona (članak 13. stavak 6.)
- ako prijevoznik na zahtjev korisnika prijevoza ne učini Opće uvjete prijevoza dostupnima ili ako ih javno ne objavi na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način (članak 32. stavak 6.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 44. stavak 1.)

- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika neadekvatnim vozilom ili bez pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 44. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika bez popisa putnika koji se mora nalaziti u vozilu za vrijeme prijevoza (članak 44. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika a da se u vozilu ne nalazi preslika ugovora (članak 44. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika tako da prevozi putnike koji nisu upisani u popis putnika (članak 44. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika bez dozvole u slučaju obavljanja posebnog linijskog prijevoza putnika koji nisu navedeni u popisu putnika u mjestu i iz mjestu u kojima ne postoji organizirani javni linijski prijevoz putnika (članak 44. stavak 9.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 45. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika vozilima koja nemaju na vidljivom mjestu istaknutu oznaku vrste prijevoza, oznaku relacije na kojoj se prijevoz obavlja, cjenik i vrijeme polaska (članak 45. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja shuttle prijevoz putnika suprotno definiciji shuttle prijevoza iz Članak 4. stavka 1. točke 50. ovoga Zakona (članak 45. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 46. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika neadekvatnim vozilom (članak 46. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika tako da isti sadrži ponovljene elemente linijskog i posebnog linijskog prijevoza i autotaksi prijevoza (članak 46. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika bez pisanog ugovora sklopljenog između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 46. stavak 5.)
- ako prijevoznik obavlja povremeni prijevoz putnika a da se u vozilu ne nalazi nalog za predmetnu vožnju ili drugi odgovarajući dokument ako je povremeni prijevoz putnika reguliran ugovorom kojim je obuhvaćeno više putovanja (članak 46. stavak 7.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika tako da ukrca putnika i započne prijevoz na području jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba za koju nema dozvolu (članak 48. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz, a da u vozilu nema uključen taksimetar ako pruža uslugu putem taksimetra ili ako na vidljivom mjestu u vozilu nema istaknut cjenik (članak 48. stavak 2.)

- ako prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz, a da u vozilu nema uključenu elektroničku aplikaciju iz koje su putniku unaprijed vidljivi maksimalna cijena i planirana ruta putovanja ako pruža uslugu putem aplikacije (članak 48. stavak 4.)
- ako strani prijevoznik obavlja autotaksi prijevoz putnika na teritoriju Republike Hrvatske suprotno odredbama međunarodnog ugovora (članak 49.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz tako da ga obavlja bez odgovarajuće licencije (članak 50. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz neadekvatnim vozilom (članak 50. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz suprotno voznom redu (članak 50. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja mikroprijevoz bez ugovora o mikroprijevozu potpisanog između naručitelja prijevoza i prijevoznika (članak 50. stavak 4.)
- ako prijevoznik tranzitni linijski prijevoz putnika preko teritorija Republike Hrvatske obavlja bez dozvole ili suprotno izdanoj dozvoli (članak 65. stavak 1.)
- ako prijevoznik u autobusu nema izvornik dozvole koji glasi na prijevoznika koji obavlja prijevoz ili nema izvornik dozvole i ugovor o podvozarstvu sklopljen između prijevoznika na kojeg glasi dozvola i prijevoznika koji obavlja prijevoz na temelju ugovora o podvozarstvu ovjeren kod javnog bilježnika prilikom obavljanja tranzitnog linijskog prijevoza putnika preko teritorija Republike Hrvatske (članak 65. stavak 2.)
- ako prijevoznik koji obavlja povremeni prijevoz u međunarodnom cestovnom prometu nema u vozilu pravilno popunjeni putni list (članak 72. stavak 1.)
- ako prijevoznik koristi strane dozvole za prijevoz tereta u međunarodnom cestovnom prometu tako da ih koristi za vozila za koja nema važeću ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije Zajednice (članak 86. stavak 1.)
- ako prijevoznik koristi stranu dozvolu tako da se strana dozvola ne nalazi u vozilu za cijelo vrijeme obavljanja međunarodnog prijevoza tereta (članak 86. stavak 2.)
- ako prijevoznik koristi stranu dozvolu tako da nije pravilno popunio dozvolu, odnosno ako je mijenjao podatke unesene u dozvolu (članak 86. stavak 3.)
- ako prijevoznik koristi stranu dozvolu tako da je ne koristi u skladu s njezinom namjenom ili ako je ustupi drugom prijevozniku (članak 86. stavak 4.)
- ako prijevoznik i naručitelj prijevoza ne sklope pisani ugovor o prijevozu sukladno članku 97. stavcima 3. i 4. ovoga Zakona (članak 97. stavak 6.)
- ako pružatelj kolodvorskih usluga na autobusnom kolodvoru ne objavi informacije o svim voznim redovima autobusa svih prijevoznika koji koriste autobusni kolodvor i ako o istom ne daje informacije i ako ne vrši prodaju voznih karata prijevoznika bez diskriminacije (članak 98. stavak 7.)



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

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

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

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

### Teški prekršaji fizičkih osoba – vozača

#### Članak 114.

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

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

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

- ako vozač prijevoznika obavlja shuttle prijevoz putnika ako u vozilu za vrijeme obavljanja shuttle prijevoza nema presliku ugovora i cjenik i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 6. i 10. ovoga Zakona (članak 45. stavak 3.)

- ako vozač prijevoznika obavlja povremeni prijevoz putnika a da u vozilu nema presliku ugovora o prijevozu i dokumente iz članka 43. stavka 1. podstavaka 6. i 10. ovoga Zakona (članak 46. stavak 6.)

- ako vozač prijevoznika u vozilu nema ili u slučaju kontrole osobi ovlaštenoj za nadzor ne dokaže ispunjavanje uvjeta kojima se dopušta korištenje unajmljenih vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta, odnosno ako nema ugovor o najmu ili ovjerenu presliku ugovora o najmu u kojem su, među ostalim, navedeni podaci o najmodavcu i najmoprimcu, datum

sklapanja ugovora, trajanje ugovora te podaci o vozilu ili kada vozač nije najmoprimac, ako se u vozilu ne nalazi ugovor o radu ili ovjerena preslika ugovora o radu u kojem su navedeni podaci o najmoprimcu i vozaču, datum sklapanja ugovora o radu, rok trajanja ugovora o radu ili posljednji obračunski platni listić ili obrazac prijave vozača na zdravstveno i mirovinsko osiguranje (članak 78. stavak 3.)

- ako vozač prijevoznika u slučaju kontrole osobi ovlaštenoj za nadzor ne pokaže teretni list (članak 79. stavak 2.).

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

### Vrlo teški prekršaji

#### Članak 115.

(1) Vrlo teškim prekršajem smatra se:

- ako centri za osposobljavanje vozača i ispitni centri obavljaju povjerene im poslove suprotno izdanom rješenju, ovome Zakonu i podzakonskim propisima (članak 11. stavak 8.)
- ako prijevoznik nije stručno osposobljen, odnosno ako nema zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza ili ako nema sklopljen ugovor o obavljanju poslova upravitelja prijevoza s fizičkom osobom koja je stručno osposobljena, odnosno pravnom osobom koja ima zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja prijevoza (članak 20. stavak 1.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu ne pruža svoje prijevozne usluge svim korisnicima prijevoza bez diskriminacije i pod jednakim uvjetima ili ako ne donese i ne primjenjuje cjenik prijevoznih usluga i ako putnicima ne izdaje vozne karte sukladno cjeniku ili ako obavlja javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu suprotno odredbama ovoga Zakona, potpisanim ugovorima o javnoj usluzi, važećim voznim redovima, važećim dozvolama, važećim cjenicima te Općim uvjetima prijevoza ili ako za vrijeme prijevoza u vozilu nema primjerak dozvole i voznog reda ili drugog odgovarajućeg dokumenta kojim se dokazuje pravo obavljanja prijevoza (ugovor, izvadak iz ugovora i sl.) i po kojima se prijevoz obavlja ili ako za vrijeme prijevoza u vozilu nema ostalu dokumentaciju propisanu odredbama ovoga Zakona ili ako se ne brine za red, sigurnost i redovitost obavljanja prijevoza ili ako javno, a najmanje na svojim mrežnim (web) stranicama ili na drugi odgovarajući način, ne objavi početak, izmjenu ili prestanak obavljanja prijevoza po određenom voznom redu, liniji odnosno dozvoli (članak 34.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika u županijskom prijevozu ili međužupanijskom prijevozu jednim vozilom održava prijevoz temeljem više od jedne dozvole, odnosno voznog reda, osim u uvjetima kada to dozvoljava razina prijevozne potražnje sukladno odredbama članka 41. stavka 3. ovoga Zakona (članak 41. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza bez odgovarajuće licencijske ili protivno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 16. ovoga Zakona ili ako vozači ne zadovoljavaju uvjete propisane pravilnikom iz članka 33. stavka 9. ovoga Zakona (članak 51. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja djelatnost iznajmljivanja vozila s vozačem bez odgovarajuće licencijske (članak 51. stavak 5.)

- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu suprotno izdanoj dozvoli i njezinim sastavnim dijelovima (itineraru, cjeniku i voznom redu), bez dozvole ili drugim vozilom osim autobusima (članak 62. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja međunarodni linijski prijevoz putnika na području država članica bez dozvole Zajednice ili suprotno toj dozvoli (članak 63. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu u treće države bez dozvole ili suprotno izdanoj dozvoli i njezinim sastavnim dijelovima (itineraru, cjeniku i voznom redu) (članak 64. stavak 1.)
- ako domaći prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu između država članica kao kabotažu, a ne popunjava putni list (članak 68. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja posebni linijski prijevoz putnika između Republike Hrvatske i trećih država bez pisanog ugovora između naručitelja prijevoza i prijevoznika ili bez dozvole ili drugim vozilima osim autobusima (članak 69. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja javni prijevoz tereta bez ugovora o prijevozu, suprotno ugovoru o prijevozu ili suprotno odredbama ovoga Zakona (članak 75.)
- ako strani prijevoznik obavlja prijevoz tereta u Republiku Hrvatsku ili iz nje bez dozvole (članak 87. stavak 1.)
- ako strani prijevoznik za cijelo vrijeme trajanja vožnje na teritoriju Republike Hrvatske u vozilu nema pravilno popunjenu dozvolu za prijevoz tereta (članak 87. stavak 5.)
- ako strani prijevoznik obavlja kabotažu na teritoriju Republike Hrvatske bez posebne dozvole (članak 90. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe vozilima koja nisu u vlasništvu pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe ili koja nisu uzeta u zakup (članak 93. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe, a da se dokaz o raspoloživosti vozila za takav prijevoz ne nalazi u vozilu (članak 93. stavak 2.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da vozilom ne upravlja osoba zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili sama fizička osoba – obrtnik (članak 93. stavak 3.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da se u vozilu ne nalazi dokaz da je osoba koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe zaposlena kod pravne ili fizičke osobe ili je sama fizička osoba (članak 93. stavak 4.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da vozila kojima se obavlja prijevoz za vlastite potrebe nisu označena i opremljena sukladno propisu iz članka 13. stavka 7. ovoga Zakona (članak 93. stavak 5.)
- ako prijevoznik nije prijavio obavljanje prijevoza za vlastite potrebe uredu državne uprave u županiji ili upravnom tijelu Grada Zagreba nadležnom za poslove prometa (članak 93. stavak 6.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe prije izdavanja Prijave prijevoza za vlastite potrebe (članak 93. stavak 8.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe tako da se izvod Prijave prijevoza za vlastite potrebe ne nalazi u vozilu (članak 93. stavak 11.)
- ako prijevoznik obavlja međunarodni prijevoz osoba za vlastite potrebe tako da ne pribavi potvrdu o prijavi prijevoza za vlastite potrebe (članak 94. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz osoba za vlastite potrebe tako da se potvrda o prijavi prijevoza za vlastite potrebe za vrijeme prijevoza ne nalazi u vozilu (članak 94. stavak 3.)

- ako prijevoznik koji obavlja prijevoz putnika za vlastite potrebe u unutarnjem cestovnom prometu u vozilu nema dokaz da obavlja prijevoz za vlastite potrebe (članak 94. stavak 6.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe suprotno definiciji iz članka 4. stavka 1. točke 43. ovoga Zakona ili bez ispunjenih dodatnih uvjeta za obavljanje prijevoza tereta za vlastite potrebe (članak 95. stavak 1.)
- ako prijevoznik obavlja prijevoz tereta za vlastite potrebe tako da u vozilu tijekom obavljanja prijevoza nema dokaz da obavlja prijevoz za vlastite potrebe (članak 95. stavak 2.)
- ako domaći prijevoznik obavlja prijevoz za vlastite potrebe u unutarnjem ili međunarodnom cestovnom prometu teretnim vozilima najveće dopuštene mase iznad 12 tona (članak 95. stavak 3.)
- ako prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika na županijskim, međuzupanijskim i međunarodnim linijama u mjestu u kojem postoji autobusni kolodvor ne koristi taj autobusni kolodvor (članak 100. stavak 1.).

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

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

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

#### Najteži prekršaji

##### Članak 116.

(1) Najtežim prekršajem smatra se:

- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nije stručno osposobljen (članak 5. stavak 4.)
- ako domaći prijevoznik ili prijevoznik Europske unije dopusti da njegovim vozilom upravlja vozač koji nema pravo upravljati tim vozilom s obzirom na životnu dob (članak 8. stavak 6.)
- ako pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik obavlja djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta u unutarnjem cestovnom prometu bez licencije ili ako nije upisana u sudski, odnosno obrtni registar za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza (članak 14. stavak 1.)
- ako autotaksi prijevoznik ne vodi evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz (članak 14. stavak 7.)
- ako autotaksi prijevoznik na zahtjev inspektora cestovnog prometa ili druge osobe ovlaštene za nadzor ne da evidenciju vozila kojima obavlja autotaksi prijevoz na uvid (članak 14. stavak 9.)

– ako autotaksi prijevoznik ne prijavi izdavatelju licencije promjene u evidenciji u roku od osam dana od dana nastanka promjene (članak 14. stavak 10.)

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

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

– ako pravna ili fizička osoba – obrtnik obavlja djelatnost međunarodnog javnog cestovnog prijevoza putnika ili tereta bez licencije Zajednice (članak 28. stavak 1.)

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

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

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

– ako domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije obavljaju izvanredni prijevoz tereta u cestovnom prometu bez dozvole za izvanredni prijevoz (članak 77. stavak 2.)

– ako domaći prijevoznik, strani prijevoznik i prijevoznik Europske unije obavljaju izvanredni prijevoz tereta tako da se dozvola tijekom prijevoza ne nalazi u vozilu ili ako dozvola nije pravilno popunjena (članak 77. stavak 3.)

– ako prijevoznik Europske unije obavlja kabotažu u prijevozu putnika na području Republike Hrvatske suprotno Uredbi (EZ) br. 1073/2009 (članak 91.)

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

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

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

(2) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se pravna osoba – domaći prijevoznik, pravna osoba – prijevoznik Europske unije i pravna osoba – strani prijevoznik ili druga pravna osoba novčanom kaznom u iznosu od 4.640,00 do 13.270,00 eura.

(3) Za prekršaje iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se fizička osoba – obrtnik novčanom kaznom u iznosu od 4.640,00 do 13.270,00 eura.

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

- PRILOZI**
- **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	Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Stvaratelj dokumenta, tijelo koje provodi savjetovanje	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Svrha dokumenta	Izješćivanje o provedenom javnom savjetovanju o Prijedlogu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Datum dokumenta	Studeni 2023. godine
Verzija dokumenta	Prva
Vrsta dokumenta	Izješće
Naziv nacrt zakona, drugog propisa ili akta	Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu
Jedinstvena oznaka iz Plana donošenja zakona, drugih propisa i akata objavljenog na internetskim stranicama Vlade	-
Naziv tijela nadležnog za izradu nacrt	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Koji su predstavnici zainteresirane javnosti bili uključeni u postupak izrade odnosno u rad stručne radne skupine za izradu nacrt	Dario Soldo HGK, Vedran Tomičić - Autotrans d.d.- predsjednik Udruženja javnog linijskog cestovnog prijevoza putnika HGK, Darko Vukadinović - La Log d.o.o. - zamjenik predsjednika Udruženja cestovnog teretnog prometa HGK, Damir Pavlović - Čazmatrans Nova d.o.o.-zamjenik predsjednika Udruženja javnog linijskog cestovnog prijevoza putnika HGK, Krešimir Čumbrek -Vincek d.o.o. - član Vijeća Udruženja javnog linijskog cestovnog prijevoza putnika HGK, Hrvoje Meštrović - Meštrović prijevoz d.o.o - Predsjednik Koordinacije javnih linijskih prijevoznika pri Hrvatskoj udruzi poslodavaca (HUP), Dean Čebihin - Flixbus CEE South d.o.o. - član Vijeća Udruženja javnog linijskog cestovnog prijevoza putnika HGK, Mario Marić RJ AK Slavonski Brod, Ana Falak HUP, Stjepan Lisičak - Savez samostalnih sindikata Hrvatske, Sindikat prometa i veza, Marijan Mitrović - Sindikat prometa i veza, Duško Kulaš - Udruga sindikata vozača i prometnih radnika Hrvatske, Berislav Saraja – Čazmatrans Nova doo, Antun Presečki - Presečki grupa doo, Marko Turković-HOK, Matija Duić-HOK, Željko Lončarek-predsjednik sekcije taksi prijevoza HOK-a



<p>Je li nacrt bio objavljen na internetskim stranicama ili na drugi odgovarajući način?</p> <p>Ako jest, kada je nacrt objavljen, na kojoj internetskoj stranici i koliko je vremena ostavljeno za savjetovanje?</p> <p>Ako nije, zašto?</p>	<p>Da, na središnjem državnom portalu za savjetovanja sa zainteresiranom javnošću „e-Savjetovanja“ u trajanju od 30 dana u razdoblju od 11.07.2023 do 10.08.2023. :</p> <p><a href="https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=24580">https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=24580</a></p>
<p>Koji su predstavnici zainteresirane javnosti dostavili svoja očitovanja?</p>	<p>Hrvatska automobilska udruga, Croatia bus d.o.o., Čazmatrans Vukovar doo, savez samostalnih sindikata Hrvatske, Autotransport dd, Čazmatrans promet doo, Čazmatrans Nova doo, HGK, Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti, Brioni doo, Autotrans dd, Slavonija Bus doo, Flixbus CEE South doo, Presečki grupa doo, doc.dr.sc. Dina Tomšić, Krešimir Čumbrek, UHAJLP, Dalibor Džono, Luka Marinović, Samoborček EU grupa doo, Velebit promet doo, Zagrebtrans doo, Dunavtrans-vukovar doo</p>
<p>ANALIZA DOSTAVLJENIH PRIMJEDBI</p> <p>Primjedbe koje su prihvaćene</p> <p>Primjedbe koje nisu prihvaćene i obrazloženje razloga za neprihvatanje</p>	<p>Sve je navedeno u samoj analizi.</p>
<p>Troškovi provedenog savjetovanja</p>	<p>Nije bilo troškova.</p>

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

Redni broj	Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
1	<p><b>Hrvatska automobilska udruga</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>            Prof.dr.sc. Željko Marušić Prometni stručnjak Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu Mišljenje i prijedlozi Kao član akademske zajednice iz područja prometa zalažem se za unapređenje stanja u prijevozu u cestovnom prometu radi ostvarivanja uvjeta za održivu i dostupnu mobilnost. Stoga iznosim mišljenje i prijedloge vezane za prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu. Predloženi Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu je pozitivan i koristan u smislu poboljšanja stanja u prijevozu u cestovnom prometu jer će pomoći otvaranju autobusnog prijevoza na korist krajnjih korisnika, građana RH i turista te društva u cjelini, a posebice lokalnih sredina. Veliki problem i nelogičnost u domaćem prijevozu je nemogućnost kabotaže u autobusnom transportu, koja omogućava da linijski prijevoznici u međunarodnom prometu, na ruti kojom voze, posluju i u regionalnom. Stoga predloženi Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu donosi pozitivna i korisna poboljšanja omogućavanjem "kabotaže", premda ne potpune koja bi bila i najbolje rješenje za sve. Uvođenjem "kabotaže" u autobusnom prijevozu postiže se višestruka korist, jer se korisnicima-putnicima omogućava bolja i povoljnija povezanost između željenih destinacija, povećava se iskoristivost autobusa te olakšava poslovanje prijevozničkih tvrtki, uz veću profitabilnost. A budući da se uz isti broj prevezenih putnika može smanjiti potreban broj autobusa, smanjuju se opterećenja, gužve i zagađenja na prometnicama. Predložene izmjene i dopune Zakona o prijevozu u cestovnom prometu omogućit će postupnu liberalizaciju autobusnog prijevoza omogućit će se višestruke koristi za krajnje korisnike, uz potpuniju, kvalitetniju i jeftiniju uslugu povezivanja u domaćem prometu. Povećanje obujma i kvalitete autobusnog prijevoza potaknut će porast gospodarstva i turizma, povećanje zaposlenosti i BDP-a te smanjiti odljev stručnih kadrova. Tržišna utakmica i propisivanje minimalnih standarda u smislu sigurnosti vozila, starosti i ekologije, doprinijet će kvalitetnijem, sigurnijem i čistijem autobusnom prijevozu. Time se postiže višestruka korist, jer se korisnicima-putnicima omogućava bolja i povoljnija povezanost između željenih destinacija, povećava se iskoristivost autobusa te olakšava poslovanje prijevozničkih tvrtki, uz veću profitabilnost. A budući</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>            Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije. JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>

da se uz isti broj prevezenih putnika može smanjiti potreban broj autobusa, smanjuju se opterećenja, gužve i zagađenja na prometnicama. Stoga je neophodni korak naprijed kada je u pitanju uređivanje tržišta javno linijskog autobusnog prijevoza putnika. U tom smislu predlažem i sljedeće izmjene i dopune Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu: Članak 3.

- Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu U članku 4., stavak 1 u dosadašnjoj točki 28., uz već predloženo brisanje: "a može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz putnika", odnosno njegovu zamjenu riječima: "a obavlja se" predlažem brisanje riječi "koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova".  
Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu. Omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. U članku 4., stavak 1 dosadašnja točka 58., odnosno sada točka 59. se briše. Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova setom restriktivnih pravila ograničava otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu.

Omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Članak 16.

- Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu U članku 33., novi stavak 8, se briše. Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova setom restriktivnih pravila ograničava otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu.

Omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Članak 26.

- Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu U članku 63., stavak 5 dodati rečenicu: "Autobusni kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za prijem autobusa u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Ako se autobusni kolodvor ne izjasni u predviđenom roku, smatra se da je izdana suglasnost za prihvat i otpremu autobusa." U članku 63., stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za dodjelu alternativnog stajališta, osigurati isto. Autobusni

prijevoznik dužan je jedinici lokalne samouprave, odnosno Gradu Zagrebu, u zahtjevu za alternativno stajalište za ukrcaj i iskrcaj putnika, dostaviti odbijenicu licenciranog kolodvora s obrazloženjem." Obrazloženje: Kolodvori su jedna od ključnih točaka javno linijskog prometnog sustava. Validna pretpostavka je da je svim autobusnim prijevoznicima interes da ukrcaj i iskrcaj putnika obavljaju na autobusnim kolodvorima, gdje isti postoje. Autobusni kolodvor pored mogućih drugih sadržaja, svakako jest mjesto koje osigurava kupnju voznih karata, relevantne informacije svim putnicima za sve polaske svih prijevoznika, te sigurno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. U Republici Hrvatskoj dio kolodvora je u vlasništvu prijevoznika koji nastupaju na tržištu javno linijskog prijevoza. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora. Članak 33b - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu U stavku 1 umjesto "izvješća o usklađenim voznim redovima" navesti "izvješću o registriranim voznim redovima" U stavku 2 umjesto "usklađenog voznog reda" navesti "registriranog voznog reda". Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova setom restriktivnih pravila ograničava otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu. Omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz.

2 **Marta Markota**

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA**

U IME CROATIA BUS D.O.O. Članak 3 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu • U članku 4, stavak 1 u dosadašnjoj točki 28, koja postaje točka 27 predlažemo brisanje riječi „koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova“. o Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje

**Djelomično prihvaćen**

Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije. JLS

opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. • U članku 4, stavak 1 predlažemo brisanje dosadašnje točke 58 koja bi prema nacrtu trebala postati točka 59 o

Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. Članak 16 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu • U članku 33, stavku 4, predlažemo brisanje riječi „a nakon provedenog postupka usklađivanja vozni redova“ o

Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. • U članku 33, predlažemo brisanje novo predloženog stavka 8 o

Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama,

mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.

te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. Članak 17 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu • U članku 33b, stavku 1, predlažemo umjesto riječi „izvješća o usklađenim voznim redovima“ navesti „izvješću o registriranim voznim redovima“ • U članku 33b, stavku 2, predlažemo umjesto riječi „usklađenog voznog reda“ navesti „registriranog voznog reda“ o  
Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. Članak 26 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu • U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“ • U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o  
Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno

<p>autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora.</p>	
<p>3 <b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b> U članak 38. dodati novi Stavak 2. i Stavak 3.: (2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka prijevoznik – operater može u dogovoru sa nadležnim tijelom županije odnosno MMPI (alternativno HGK) privremeno izmijeniti vozni red, obilazeći incidentno područje i prijevoz obavljati novim itinererom po novom voznom redu koje prethodno odobrava nadležno tijelo županije odnosno MMPI (alternativno HGK), ako se radi o međužupanijskom prijevozu putnika. (3) Iznimna prometna prijevozna situacija iz stavka 2. ovoga članka može trajati najduže dok traju izvanredne okolnosti zbog kojih je moralo doći do promjene voznog reda.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Odredbom članka 38. uređuje se privremeni prekid, a ne izmijenjena voznog reda. Također, nejasno je što smatrate izvanrednim okolnostima.</p>
<p>4 <b>Savez samostalnih sindikata Hrvatske</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b> Kako u postojećem Zakonu nigdje nema zaštite radnika koji rade posao u ugovorima o javnoj usluzi, predlažemo da se odredbe Uredbe 1370/2007 iz preambule točka 17. i članak 4. stavak 5. urede člancima prijedloga izmjena i dopuna Zakona. Navedene odredbe definiraju slučajeve kod zaključenja ugovora o javnim uslugama za sobom povlači operatera javne usluge da se mogu primijeniti odredbe direktive Vijeća 2001/23/EZ, zaštita prava zaposlenika kod prijenosa poduzeća, pogona ili dijelova poduzeća. Tom prilikom moralo bi se uzeti u obzir socijalne standarde ustanovljene nacionalnim zakonima i drugim propisima odnosno kolektivnim ugovorima. Isto bi se trebalo odnositi i na sklapanje prvog ugovora, kako u RH još nema prvih ugovora, jer trenutačno posao koji će ući po JU, županijski prijevoz obavlja nekoliko tisuća radnika, koji mogu jednoga trenutka ostati bez posla a koji su obavljali neki i više od 30 godina, tu ne mislimo samo na vozače autobusa. Zakon bi trebao zaposlenike smatrati da su povezani sa uslugama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Točka 17. uvodnog dijela Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog Parlamenta i Vijeća Od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 -propisuje da slijedeći načelo supsidijarnosti nadležna tijela mogu, a ne moraju utvrditi socijalne i kvantitativne kriterije radi održavanja i unapređenja standarda kvalitete za obveze obavljanja javnih usluga (među ostalim i u vezi s minimalnim radnim uvjetima).</p>

5	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>  U članku 38. dodati novi Stavak 2. i Stavak 3.: (2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka prijevoznik – operater može u dogovoru sa nadležnim tijelom županije odnosno MMPI (alternativno HGK) privremeno izmijeniti vozni red, obilazeći incidentno područje i prijevoz obavljati novim itinererom po novom voznom redu koje prethodno odobrava nadležno tijelo županije odnosno MMPI (alternativno HGK), ako se radi o međužupanijskom prijevozu putnika. (3) Iznimna prometna prijevozna situacija iz stavka 2. ovoga članka može trajati najduže dok traju izvanredne okolnosti zbog kojih je moralo doći do promjene voznog reda.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Odredbom članka 38. uređuje se privremeni prekid, a ne izmijena voznog reda. Također, nejasno je što smatrate izvanrednim okolnostima.</p>
6	<p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>  Članak 38. dodati novi Stavak 2. i Stavak 3.: (2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka prijevoznik – operater može u dogovoru sa nadležnim tijelom županije odnosno MMPI (alternativno HGK) privremeno izmijeniti vozni red, obilazeći incidentno područje i prijevoz obavljati novim itinererom po novom voznom redu koje prethodno odobrava nadležno tijelo županije odnosno MMPI (alternativno HGK), ako se radi o međužupanijskom prijevozu putnika. (3) Iznimna prometna prijevozna situacija iz stavka 2. ovoga članka može trajati najduže dok traju izvanredne okolnosti zbog kojih je moralo doći do promjene voznog reda.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Odredbom članka 38. uređuje se privremeni prekid, a ne izmijena voznog reda. Također, nejasno je što smatrate izvanrednim okolnostima.</p>
7	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>  Članak 38. dodati novi Stavak 2. i Stavak 3.: (2) Iznimno od stavka 1. ovoga članka prijevoznik – operater može u dogovoru sa nadležnim tijelom županije odnosno MMPI (alternativno HGK) privremeno izmijeniti vozni red, obilazeći incidentno područje i prijevoz obavljati novim itinererom po novom voznom redu koje prethodno odobrava nadležno tijelo županije odnosno MMPI (alternativno HGK), ako se radi o međužupanijskom prijevozu putnika. (3) Iznimna prometna prijevozna situacija iz stavka 2. ovoga članka može trajati najduže dok traju izvanredne okolnosti zbog kojih je moralo doći do promjene voznog reda.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Odredbom članka 38. uređuje se privremeni prekid, a ne izmijena voznog reda. Također, nejasno je što smatrate izvanrednim okolnostima.</p>



8 HGK

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA**

U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora. U članku 15., stavku 1. važećega Zakona predlaže se izmijeniti točku 6. tako da glasi: "6. ima stvarni i stabilan poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj sukladno odredbama članka 5., Uredbe (EZ) 1071/2009." Predmetni Zakon predlaže se dodatno uskladiti sa zakonodavstvom EU, kao i detaljnije implementirati u zakon i podzakonske akte elemente bitne za jasno definiranje zakonske regulative, kao što se predlaže ovom izmjenom točke 6., radi usklađivanja našeg zakona sa Uredbom 1071/2009 u postupku licenciranja autobusnih prijevoznika (posebno sa člankom 5., Uredbe 1071/2009). Kako bi se ispunili zahtjevi iz članka 15. stavka 1. točke 6., predlaže se dodati novi članak 23.a) tako da glasi : "Članak 23.a) Uvjeti u vezi sa zahtjevom u pogledu poslovnog nastana: (a) ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj, zajedno s prostorijama u kojima čuva svoju temelju poslovnu dokumentaciju, posebno računovodstvenu dokumentaciju, kadrovsku dokumentaciju, dokumentaciju koja sadrži podatke o trajanju vožnje i odmora te bilo koji drugi dokument koji mora biti dostupan nadležnom tijelu kako bi ono moglo provjeriti jesu li uvjeti propisani ovom uredbom ispunjeni. Nadležno tijelo može zahtijevati da poduzeća s poslovnim nastanom na području u Republici Hrvatskoj moraju u svakom trenutku u svojim prostorijama učiniti dostupnima i druge dokumente; (b) kada je dozvola izdana, ima na raspolaganju jedno vozilo, odnosno više vozila, registriranih ili na neki drugi način stavljenih u promet u skladu s pravnim propisima Republike Hrvatske, bez obzira je li to poduzeće jedini vlasnik vozila ili njima raspolaže na temelju, na primjer, ugovora o kupoprodaji s obročnim otplatama cijene, ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu; (c) stvarno i kontinuirano obavlja svoje poslove u vezi s vozilima iz točke (b), raspolažući potrebnom administrativnom opremom, kao i odgovarajućom tehničkom opremom i uređajima, u poslovnom centru u Republici Hrvatskoj, sukladno članak 5. i članku 7. Uredbe 1071/2009." Potrebno implementirati članak 5. Uredbe 1071/2009 koji se odnosi na dokaz o poslovnom nastanu.

**Nije prihvaćen**

U članku 2. stavku 1. točki 1. ZIDZPCP propisuje se da se Zakonom osigurava provedba Uredbe (EZ) br. 1071/2009 zajedno sa svim izmjenama. Stoga je nepotrebno prepisivati odredbe Uredbe u Zakon jer se iste primjenjuju izravno u svim Drazavama članicama EU.

9 **Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA**  
Poštovani, predlažemo izmjenu točke b, stavka 5., članka 11.a da glasi: stručne kadrove za provedbu teorijskog ispita sa završenim najmanje preddiplomskim (prijediplomskim) i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim (prijediplomskim) i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem prometnog smjera (cestovni ili gradski promet) te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu. **Obrazloženje:** Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Zakonodavac nacrtom prijedloga nije predvidio izmjene u točki b, stavak 5. članak 11.a, odnosno nije predvidio usklađenje s Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22). Predmetna izmjena bila bi usklađenje sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (pročišćeni tekst zakona) NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22 koji je na snazi od 01.01.2023., gdje je u člancima 203., 206., 208., 260. i 278. navedeno da predmetne poslove mogu obavljati stručnjaci koji su završili preddiplomski (prijediplomski) i diplomski studij Promet, usmjerenja gradski promet. S obzirom na to da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je savladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati zadaće predviđene stavkom 5., članka 11a.

**Nije prihvaćen**  
Ne postoji obveza usklađivanja za Zakon o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama jer se ne uređuje ista izobrazba vozača. ZPCP-om se uređuje izobrazba vozača teretnih vozila i autobusa u skladu s Direktivom EU o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača. Članak 260. ZOSPC uređuje nadzor tehničke ispravnosti vozila. Članak 278. ZOSPC uređuje ispitivanje vozila.

10	<p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b>  <b>ARIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b></p> <p>Poštovani, predlažemo izmjenu točke a, stavka 4., članka 11.a da glasi: stručne kadrove za provedbu ispita sa završenim najmanje preddiplomskim (prijediplomskim) i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim (prijediplomskim) i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem prometnog smjera (cestovni ili gradski promet) te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.</p> <p>Obrazloženje: Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Zakonodavac nacrtom prijedloga nije predvidio izmjene u točki a, stavak 4. članak 11.a, odnosno nije predvidio usklađenje s Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22). Predmetna izmjena bila bi usklađenje sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (pročišćeni tekst zakona) NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22 koji je na snazi od 01.01.2023., gdje je u člancima 203., 206., 208., 260. i 278. navedeno da predmetne poslove mogu obavljati stručnjaci koji su završili preddiplomski (prijediplomski) i diplomski studij Promet, usmjerenja gradski promet. S obzirom na to da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je savladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati zadaće predviđene stavkom 4., članka 11a.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Ne postoji obveza usklađivanja za Zakon o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama jer se ne uređuje ista izobrazba vozača. ZPCP-om se uređuje izobrazba vozača teretnih vozila I autobusa u skladu s Direktivom EU o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača. Članak 260. ZOSPC uređuje nadzor tehničke ispravnosti vozila. Članak 278. ZOSPC uređuje ispitivanje vozila.</p>
----	---	--

<p>11 <b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>  Poštovani, predlažemo izmjenu točke b, stavka 3., članka 11. da glasi: stručne kadrove za provedbu kvalitetne izobrazbe iz svih tematskih područja utvrđenih programom iz točke a) ovoga stavka sa završenim najmanje preddiplomskim (prije-diplomskim) i diplomskim sveučilišnim studijem ili integriranim preddiplomskim (prije-diplomskim) i diplomskim sveučilišnim studijem ili specijalističkim diplomskim stručnim studijem prometnog smjera (cestovni ili gradski promet) te sa stečenim pedagoškim kompetencijama i najmanje jednom godinom radnog iskustva u području edukacije, od kojih najmanje tri osobe u radnom odnosu.  Obrazloženje: Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Zakonodavac nacrtom prijedloga nije predvidio izmjene u članku 11., odnosno nije predvidio usklađenje s Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22). Predmetna izmjena bila bi usklađenje sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (pročišćeni tekst zakona) NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22 koji je na snazi od 01.01.2023., gdje je u člancima 203., 206., 208., 260. i 278. navedeno da predmetne poslove mogu obavljati stručnjaci koji su završili preddiplomski (prije-diplomski) i diplomski studij Promet, usmjerenja gradski promet. S obzirom na to da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je savladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati zadaće predviđene člankom 11.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Ne postoji obveza usklađivanja za Zakon o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama jer se ne uređuje ista izobrazba vozača. ZPCP-om se uređuje izobrazba vozača teretnih vozila I autobusa u skladu s Direktivom EU o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača. Članak 260. ZOSPC uređuje nadzor tehničke ispravnosti vozila. Članak 278. ZOSPC uređuje ispitivanje vozila.</p>
<p>12 <b>BRIONI d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>  <b>PRIMJEDBE U ODNOSU NA ODREDBU ČLANKA 16. st. 2. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama ZPCP 1.)</b> Prijedlog Zakona u odnosu na odredbu čl. 16. st. 2. nije u skladu s odredbom čl. 11. st. 2. Zakona o pravu na pristup informacijama, a kojom je odredbom propisano je da nacrt propisa, općeg akta, odnosno drugog dokumenta mora sadržavati, između ostalog, obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići donošenjem propisa, akta ili drugog dokumenta. Nacrt prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, u odnosu na odredbu čl. 16. st. 2., ne sadrži nikakvo obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići takvim zakonskim normiranjem, niti su javnosti prezentirani razlozi i ciljevi takvog zakonodavnog normiranja. Iz sadržaja predmetne odredbe nije jasno na koga se predmetna odredba odnosi (tko su adresati iste), koje je područje njezine</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije. JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta. Nije moguće precizno propisati potreban broj vozila na određenoj liniji jer isto ovisi o tome da li prijevoznik sam obavlja prijevoz ili taj prijevoz obavlja u kooperaciji s drugim prijevoznicima ili angažira ugovorne prijevoznike. Prijevoznici u skladu s važećim propisima mogu</p>

primjene i koju svrhu, odnosno cilj predlagatelj zakona istome želi postići. Predlagatelj zakona ne navodi zbog čega se predmetni pravni odnosi moraju regulirati zakonodavnom intervencijom te na temelju kojih se egzaktnih pokazatelja i utvrđenih činjenica predlagatelj zakona odlučio upravo za predmetni način reguliranja takvih odnosa. Zakonodavnim putem štiti se opći interes ili ugroženi pojedinačni interes. Iz predložene odredbe nije jasno koji se javni interes štiti predmetnom odredbom i na koji način, dok je potpuno jasno da cilj iste nije zaštita nikakvog ugroženog pojedinačnog interesa. Zbog nedostatka bilo kakvog obrazloženja predmetne odredbe, nije ni moguće provesti savjetovanje sa zainteresiranom javnošću, dovodi se u pitanje transparentnost zakonodavnog procesa te 2.) Iz samog sadržaja predmetne odredbe nije jasno da li se ista odnosi na domaćeg ili stranog prijevoznika. Ako se odnosi na stranog prijevoznika, riječ je o kabotaži pa se postavlja pitanje zbog čega se stranim prijevoznicima postavlja blaži uvjeti za obavljanje unutarnjeg prijevoza od onog propisanog važećim pravim EU. Štoviše, važeće pravo EU daje državama članicama jasne instrumente kojima je omogućena zaštita domaćih prijevoznika pa ako se ova odredba odnosi na strane prijevoznike, potpuno je nejasno zbog čega se propisuju kriteriji koje ne poznaje pravo EU, a pritom su blaži od onih predviđenih odredbama prava EU. U slučaju da je predlagatelj zakona odlučio omogućiti jednostavniji pristup tržištu unutarnjeg prijevoza stranim prijevoznicima, zainteresiranoj javnosti je dužan dostaviti ocjenu stanja tržišta iz kojeg proizlazi potreba (javni interes) za olakšavanjem pristupa stranim prijevoznicima unutarnjem tržištu javnog prijevoza. Ako se predmetna odredba odnosi na domaće prijevoznike, nije jasno da li domaći prijevoznici koji temeljem EU dozvole žele obavljati unutarnji prijevoz putnika moraju zadovoljiti iste zakonske uvjete za obavljanje takvog prijevoza kao i ostali domaći prijevoznici. Naime, iz cjelokupne odredbe čl. 33. Zakona (čl. 16. nacрта prijedloga) nije jasno koje uvjete, osim posjedovanja EU dozvole te uvjet propisanog itinerara, moraju zadovoljiti takvi prijevoznici. Ako ne moraju zadovoljiti nijedan drugi uvjet za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prijevozu, onda se postavlja pitanje zbog čega se domaće prijevoznike sa EU dozvolama stavlja u povoljniji položaj od ostalih prijevoznika, odnosno zbog čega predlagatelj zakona pred redovnog postupka, predviđa poseban postupak i posebne uvjete koji će vrijediti samo za određene prijevoznike te koji se cilj takvim normiranjem želi postići. Ako je namjera predlagatelja zakona takva, onda je predmetna odredba u suprotnosti s ostalim odredbama istog zakona koje detaljno uređuju postupak i način obavljanja unutarnjeg prijevoza putnika. Zbog neusklađenosti te odredbe sa ostalim odredbama zakona koje uređuju prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, ista je očito neustavna. Ako prijevoznici s EU dozvolom pak moraju zadovoljiti uvjete kao i ostali domaći prijevoznici, onda nije jasno zbog čega se iste izdvaja i posebno ističe u posebnoj odredbi zakona ako za njih vrijede i zakonski uvjeti za ostale

obavljati prijevoz vozilima koja imaju u vlasništvu, najmu, zakupu, leasing-u i sl.

prijevoznike. 3.) Predmetna je odredba u suprotnosti sa odredbom čl. 2. st. 1. podst. 7. i s odredbom čl. 8. st. 4. toč. (e) Uredbe (EZ) br. 1073/2009 jer predlagatelj zakona pojam "glavne svrhe pružanja usluga prijevoza" svodi na brojanje kilometara, a koji kriterij nije propisan nijednom odredbom uredbe. Potpuno je jasno da kriterij broja kilometara nije relevantan, već je relevantan način obavljanja djelatnosti prijevoza u cjelini temeljem pojedine dozvole da bi se moglo utvrditi da li je glavna svrha pružanja usluge prijevoza prijevoz između postaja u različitim državama članicama. Utvrđivanjem glavne svrhe pružanja usluga prijevoza na temelju kilometara zaobilazi se cilj koji se Uredbom (EZ) br. 1073/2009 želi postići, a to je utvrđenje skladnog okvira za međunarodni prijevoz putnika, a ni u kom slučaju reguliranje unutarnjeg prijevoza putnika na temelju instituta koji su primarno ustrojani za uređivanje međunarodnog prijevoza između država članica EU. Jednako je pravno shvaćanje o primjeni predmetne Uredbe zauzeo je i Visoki upravni sud Republike Hrvatske, posl. br. Usž-3554/2022 od 31. siječnja 2023. godine te je zakonski prijedlog u suprotnosti sa jasnim pravim stavom sudske prakse Republike Hrvatske. 4.) S obzirom na nedostatak bilo kakvog obrazloženja, nije jasno na temelju čega EU dozvola daje prijevozniku koji ju posjeduje, a koja služi primarno za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika, prednost u odnosu na prijevoznike koji na temelju odredaba Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obavljaju unutarnji prijevoz putnika. Davanje prednosti jednom poduzetniku na području unutarnjeg prijevoza putnika i to samo na temelju posjedovanja instrumenta koji služi drugoj svrsi – međunarodnom prijevozu putnika, predstavlja nedopuštenu diskriminacijsku osnovu te je stoga s ustavnopravnog gledišta neprihvatljivo. Pored navedenog, stvara osnovu za odgovornost Republike Hrvatske za pogrešnu implementaciju europske pravne stečevine u nacionalno zakonodavstvo. Stoga se predlaže brisati predmetnu odredbu.

**PRIMJEDBE U ODNOSU NA ODREDBU ČLANKA 17.** Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama ZPCP Novom odredbom članka 33.b stavak 2. točka a), odnosno člankom 17. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama ZPCP predviđeno je da je prijevoznik dužan uz zahtjev za izdavanje dozvole, osim usklađenog voznog reda, priložiti dokaz o prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu (priložiti popis autobusa u vlasništva ili najmu i popis Riječ je nedovoljno preciznoj zakonskoj odredbi, zbog čega će u praksi doći do značajnih problema u primjeni iste. Potrebno je precizno normirati da dokaz o prijevoznim kapaciteta predstavlja dokaz o posjedovanju stvarno potrebnih kapaciteta za održavanje svake konkretne linije pa se stoga predlaže u zakonski tekst unijeti odredba takvog sadržaja. Time će se izbjeći neodrživa situacija u kojoj prijevoznik posjeduje višestruko više dozvola od autobusa u vlasništvu ili najmu, odnosno situacija u kojoj je potpuno razvidno da takav prijevoznik očito ne raspolaže prijevoznim kapacitetima u smislu predmetne zakonske odredbe da bi mogao obavljati prijevoz na temelju svih izdanih dozvola. Takvo

normiranje je u skladu s predloženom odredbom novog čl. 33. a st. 2., a kojom je propisano da dozvola nije prenosiva te da je može koristiti samo prijevoznik kojem je izdana, kao i sa odredbom čl. 41. st. 1. Zakona, a kojom je propisano da je prijevoznik dužan obavljati javni linijski prijevoz putnika na liniji za koju ima dozvolu ili pravo na prijevoz sukladno ugovoru o koncesiji ili ugovoru o javnoj usluzi u svoje ime, na vlastitu odgovornost i za vlastiti račun. PRIMJEDBE U ODNOSU NA ODREDBU ČLANKA 26. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama ZPCP Primjedba se odnosi na predloženo rješenje u vidu dodanog stavka 7., a kojim se daje mogućnost prijevozniku da, ako mu kolodvor nije u propisanom roku dostavio suglasnost iz stavka 4. ZPCP (suglasnost za korištenje kolodvora), „može koristiti i druga stajališta“ (umjesto kolodvora). Na predloženi način ne bi bila osigurana mogućnost kontrole urednosti obavljanja prijevoza sukladno izdanim dozvolama za međunarodni prijevoz putnika, a koju kontrolu suglasno odredbi članka 101. ZPCP vrše kolodvori, koji su dužni o toj činjenici u propisanom roku obavještavati MMPI. Ako bi takva kontrola izostala, nositeljima takvih dozvola bi bila otvorena mogućnost postupati po svojoj volji, čak i ne obavljati prijevoz sukladno dozvoli, čak i ne obavljati prijevoz kako je to propisano Zakonom u članku 39. st. 7., i dozvolom, a bez mogućnosti da se na njih primjeni sankcija propisana tom odredbom (mjera trajne obustave prijevoza na pojedinoj liniji ili voznom redu). Radi toga se i ova odredba u konačnici može smatrati diskriminatornom u odnosu na prijevoznike koji obavljaju unutarnji prijevoz i koji imaju obvezu koristiti kolodvore te nemaju mogućnost pristajati na stajalištu izvan kolodvora. Također, pojam „druga stajališta“ nije određen nijednom zakonskom odredbom pa nije jasno o kakvom se mjestu radi, koje je tijelo ovlašteno odrediti predmetna „druga stajališta“, kakve uvjete ista moraju zadovoljiti i koje će tijelo nadzirati ispunjenje uvjeta za tzv. druga stajališta. Potrebno je istaknuti da tzv. „druga stajališta“ ne raspolažu nikakvim sigurnosnim, a ni drugim karakteristikama potrebnim za siguran boravak putnika tijekom čekanja autobusa, odnosno tijekom ukrcaja i iskrcaja u autobus. Stoga korištenje takvih stajališta, iako u blizini postoji autobusni kolodvor, predstavlja nesrazmjern sigurnosni rizik. Predlaže se brisati predmetnu odredbu.

<p>13</p>	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>  U članku 15., stavak 1., točka 6. glasi : „6. ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj.“ Predlažemo izmjenu teksta članka 15., stavak 1., točka 6.: "6. ima stvarni i stabilan poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj sukladno odredbama članka 5., Uredbe (EZ) 1071/2009."  Komentar : ZPCP treba dodatno uskladiti sa zakonodavstvom EU kao i detaljnije u Zakon i podzakonske akte implementirati elemente bitne za jasno definiranje zakonske regulative, kao što se predlaže ovom izmjenom točke 6., a radi uskladbe našeg Zakona sa Uredbom 1071/2009 u postupku licenciranja autobusnih prijevoznika (posebno sa člankom 5., Uredbe 1071/2009) Kako bi se ispunili zahtjevi iz članka 15. stavka 1. točke 6.: "ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj", iza članka 23. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, predlažemo dodavanje novog članka 23.a): Članak 23. a) Uvjeti u vezi sa zahtjevom u pogledu poslovnog nastana: (a) ima poslovni nastan odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj, zajedno s prostorijama u kojima čuva svoju temelju poslovnu dokumentaciju, posebno računovodstvenu dokumentaciju, kadrovsku dokumentaciju, dokumentaciju koja sadrži podatke o trajanju vožnje i odmora te bilo koji drugi dokument koji mora biti dostupan nadležnom tijelu kako bi ono moglo provjeriti jesu li uvjeti propisani ovom uredbom ispunjeni. Nadležno tijelo može zahtijevati da poduzeća s poslovnim nastanom na području u Republici Hrvatskoj mora u svakom trenutku u svojim prostorijama učiniti dostupnima i druge dokumente; (b) jednom kada je dozvola izdana, ima na raspolaganju jedno vozilo, odnosno više vozila, registriranih ili na neki drugi način stavljenih u promet u skladu s pravnim propisima Republike Hrvatske, bez obzira je li to poduzeće jedini vlasnik vozila ili njima raspolaže na temelju, na primjer, ugovora o kupoprodaji s obročnim otplatama cijene, ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu; (c) stvarno i kontinuirano obavlja svoje poslove u vezi s vozilima iz točke (b), raspolažući potrebnom administrativnom opremom, kao i odgovarajućom tehničkom opremom i uređajima, u poslovnom centru u Republici Hrvatskoj, sukladno članku 5. i članku 7. Uredbe 1071/2009. Komentar : Potrebno je u Zakon implementirati članak 5. i članak 7. Uredbe 1071/2009 koji se odnosi na dokaz o poslovnom nastanu, u vezi sa zahtjevom u pogledu nastana, jer to je jedan od bitnih razloga zašto je potrebno Zakon dodatno uskladiti sa zakonodavstvom EU kao i detaljnije u Zakon i podzakonske akte implementirati elemente bitne za jasno definiranje zakonske regulative.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  U članku 2. stavku 1. točki 1. ZIDZPCP propisuje se da se Zakonom osigurava provedba Uredbe (EZ) br. 1072/2009 zajedno sa svim izmjenama. Stoga je nepotrebno prepisivati odredbe Uredbe u Zakon jer se iste primjenjuju izravno u svim Drazavama članicama EU.</p>
<p>14</p>	<p><b>Slavonija Bus d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA</b>  Članak 3 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu  <input type="checkbox"/> U članku 4, stavak 1 u dosadašnjoj točki 28, koja</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Smatramo da je postupak usklađivanja vozničkih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz</p>



postaje točka 27 predložimo brisanje riječi „koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja vozni redova“. o  
Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. □ U članku 4, stavak 1 predložimo brisanje dosadašnje točke 58 koja bi prema nacrtu trebala postati točka 59 o  
Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. Članak 16 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu □ U članku 33, stavku 4, predložimo brisanje riječi „a nakon provedenog postupka usklađivanja vozni redova“ o  
Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. □ U članku 33, predložimo brisanje novo predloženog stavka 8 o  
Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom

podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozni redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije. JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.

smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. Članak 17 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu □ U članku 33b, stavku 1, predlažemo umjesto riječi „izvješća o usklađenim voznim redovima“ navesti „izvješću o registriranim voznim redovima“ □ U članku 33b, stavku 2, predlažemo umjesto riječi „usklađenog voznog reda“ navesti „registriranog voznog reda“ o

Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. Članak 26 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu □ U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“ □ U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o

Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti

izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međužupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora.

15 **HGK**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.**

U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora. U odnosu na brisanu točku 6., članica predlaže dodati u članku novu definiciju za sve novo predložene međužupanijske linije preko 100 km, kako slijedi: „Nova međužupanijska linija za udaljenosti preko 100 km u jednom smjeru je linija između minimalno dviju jedinica područne (regionalne) samouprave na kojoj se obavlja prijevoz putnika pri čemu unutar jedne jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba mogu biti maksimalno dva stajališta od kojih jedno mora biti županijsko središte. Zabranjeno je obavljanje prijevoza putnika unutar granica pojedine jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba, kao i unutar mreže linija iz ugovora JU. Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba na čijem području linija ima dva stajališta su dužne donijeti suglasnost u roku od 15 dana od dana predaje zahtjeva.“ U dosadašnjoj točki 9., predlaže se dodati tekst: "i Uredbi (EZ) br. 361/2014", tako da isto glasi: „9. dozvola Zajednice za linijski prijevoz putnika je dozvola koja prijevozniku omogućava obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika na teritoriju država članica Europske unije, sukladno Uredbi (EZ) br. 1073/2009 i Uredbi (EZ) br. 361/2014“ UREDBA KOMISIJE (EU) br. 361/2014 od 9. travnja 2014. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu dokumenata za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 2121/98, svojim odredbama definirana je obveza priloga zahtjeva za izdavanjem dozvole. U odnosu na brisanje točke 12. predlaže se nova definicija za sve novo predložene međužupanijske linije preko 100 km: „Nova međužupanijska linija za udaljenosti preko 100 km u jednom smjeru je linija između minimalno dviju jedinica područne (regionalne) samouprave na kojoj se obavlja prijevoz putnika pri čemu unutar jedne jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba mogu biti maksimalno dva stajališta od kojih jedno mora biti županijsko središte. Zabranjeno je obavljanje prijevoza putnika unutar

**Nije prihvaćen**

Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznihi redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznihi redova. Nepotrebno jer je u članku 2. stavku 1. Točki 4. ZPCP propisano da se Zakonom osigurava provedba Uredbe (EZ) br. 1071/2009 U članku 2. stavku 1. točki 1. ZPCP propisano da se Zakonom osigurava provedba Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014. Uredba ("europski zakon") je zakonodavni akt s općom primjenom, u cijelosti je obvezujuća za institucije Europske unije, zemlje članice i za pojedince na koje se odnosi, neposredno se primjenjuje u svim državama članicama čim stupi na snagu (datum koji ona određuje ili, u nedostatku istog, 20 dana nakon njezine objave u Službenom listu) te se ne prenosi u nacionalno zakonodavstvo. Nemoguće je i nepotrebno definirati sve skupine putnika koje se prevoze posebnim linijskim prijevozom. Kategorija vozila s kojima se obavlja taj oblik prijevoza putnika propisani su u članku 44. ZPCP.

granica pojedine jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba, kao i unutar mreže linija iz ugovora JU. Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba na čijem području linija ima dva stajališta su dužne donijeti suglasnost u roku od 15 dana od dana predaje zahtjeva.“ Predlaže se mijenjati sadašnju točku 24. važećega Zakona tako da glasi : "24. licencija Zajednice je akt kojim se odobrava obavljanje djelatnosti javnog prijevoza putnika u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009, ili tereta, u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1072/2009" Sukladno odredbama Uredbe 1071/2009 o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza potrebno je izvršiti usklađivanje hrvatskog Zakona, a osnovni uvjeti za izdavanje i zadržavanje licence temeljito u definirani u članku 3. Uredbe 1071/2009. Isto tako, predlaže se razdvojiti djelatnost prijevoza putnika i tereta iz različitih postavki Uredbe 1072/2009 koja se odnosi na teretni prijevoz i 1073/2009 koja se odnosi na putnički prijevoz. Nadalje, u odnosu na sadašnju točku 28., koja postaje točka 26., na kraju teksta iza riječi "redova" predlaže se dodati tekst:"za udaljenosti preko 100 km". Županijske linije i međužupanijske linije su sastavni dio JU te se iste ne usklađuju. Usklađivanje se obavlja za linije čija je udaljenost veća od 100 km. Predlaže se iza dosadašnje točke 30., odnosno iza nove točke 28., dodati novu točku 28.a) koja glasi: „Nova međužupanijska linija za udaljenosti preko 100 km u jednom smjeru je linija između minimalno dviju jedinica područne (regionalne) samouprave na kojoj se obavlja prijevoz putnika pri čemu unutar jedne jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba mogu biti maksimalno dva stajališta od kojih jedno mora biti županijsko središte. Zabranjeno je obavljanje prijevoza putnika unutar granica pojedine jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba, kao i unutar mreže linija iz ugovora JU. Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba na čijem području linija ima dva stajališta su dužne donijeti suglasnost u roku od 15 dana od dana predaje zahtjeva.“ S obzirom da se brišu definicije za direktnu, ekspresnu i putničku liniju, neophodno je definirati nove linije kako bi bila jasna pravila i kako ne bi došlo do nereda na tržištu i kolapsa. Jer izbjegavanjem tržišne transparentnosti i bez jasnih propisa stvara nemogućnost pravilnog funkcioniranja tržišta cestovnog prijevoza. Isto tako, potrebno je onemogućavanje da na području obavljanja JU nema prijevoza putnika linijama koje nisu "mreža linija". Sukladno Uredbi 1370/2007 čl.2, st.1, točka f) : "isključivo pravo" znači pravo operatera javne usluge na obavljanje pojedinih usluga javnog prijevoza putnika na određenoj liniji ili mreži odnosno na određenom području, isključujući sve druge takve operatere". Također je isto uređeno i Uredbom 1073/2009, kako se ne bi utjecalo na održivost usporedivog prijevoza koji se obavlja na temelju jednog ugovora, ili više njih, o pružanju javnih usluga u skladu s pravom Zajednice. Nadalje, u odnosu na

dosadašnju točka 36. koja postaje točka 35. predlaže se ne brisati dio teksta: „(učenika od i do škole, djece s teškoćama u razvoju, osoba s invaliditetom te osoba smanjene pokretljivosti, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, zaposlenika državnih, područnih (regionalnih) i lokalnih institucija)“ .

Nepreciziranim skupinama putnika koje se na ovaj način mogu prevoziti - dovesti će do manipulacije obavljanja drugih oblika prijevoza pod "izlikom" posebnog linijskog, kao npr. : paralelni prijevoz javnom linijskom prijevozu. Stoga se predlaže da točka 36. glasi: "36. posebni linijski prijevoz je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole, djece s teškoćama u razvoju, osoba s invaliditetom te osoba smanjene pokretljivosti, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, zaposlenika državnih, područnih (regionalnih) i lokalnih institucija), a koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto i vozilima kategorije M2 ili M3 na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz, a naručitelj može biti isključivo pravna osoba ili fizička osoba – obrtnik". Članica predlaže navedeno jer je mišljenja kako u obavljanju posebnog linijskog prijevoza trebaju ostati i vozila kategorije M1 sedam+1 ili 8+1. U praksi jako velika potreba za istim, posebno pri obavljanju prijevoza djece s teškoćama u razvoju, invalidnih osoba, učenika i sl. Isto tako, onemogućavanje rada takvih vozila, povećati će i trošak samog prijevoza.

16 **FlixBus CEE South d.o.o.**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.**

• U članku 4, stavak 1 u dosadašnjoj točki 28, koja postaje točka 27 predlažemo brisanje riječi „koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja vozni redova“. o Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.

• U članku 4, stavak 1 predlažemo brisanje dosadašnje točke 58 koja bi prema nacrtu trebala postati točka 59 o Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.

**Nije prihvaćen**  
Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje vozni redova se provodi za sve međuzupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međuzupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja vozni redova.

<p>17 <b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Predloženo je: „Dosadašnja točka 36. koja postaje točka 34. mijenja se i glasi: “34. posebni linijski prijevoz je prijevoz određene skupine putnika koji se obavlja na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz, a naručitelj može biti isključivo pravna osoba ili fizička osoba - obrtnik.“ Predlažemo da se ne briše dio teksta "... (učenika od i do škole, djece s teškoćama u razvoju, osoba s invaliditetom te osoba smanjene pokretljivosti, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, zaposlenika državnih, područnih (regionalnih) i lokalnih institucija),..." Komentar : Nepreciziranim skupinama putnika koje se na ovaj način mogu prevoziti, dovesti će do manipulacije obavljanja drugih oblika prijevoza pod "izlikom" posebnog linijskog, kao npr. paralelni prijevoz javnom linijskom prijevozu. Također, predlažemo da se ne briše dio teksta "..., a koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto te kategorije M2 ili M3..." Komentar : Razlog navedenog prijedloga koji se odnosi na kategoriju vozila M1, je da svakako u obavljanju posebnog linijskog prijevoza ostanu i vozila kategorije M1 sedam + jedno ili osam + jedno, jer je u praksi jako velika potreba za istim, posebno pri obavljanju prijevoza djece s teškoćama u razvoju, invalidnih osoba, učenika i slično. Isto tako, onemogućavanje rada takvih vozila, povećati će i trošak samog prijevoza. Predlažemo tekst točke 36. koja postaje točka 34.: "34. posebni linijski prijevoz je prijevoz određene skupine putnika (učenika od i do škole, djece s teškoćama u razvoju, osoba s invaliditetom te osoba smanjene pokretljivosti, putnika kojima je potrebna medicinska njega, radnika između mjesta prebivališta i mjesta rada, zaposlenika državnih, područnih (regionalnih) i lokalnih institucija), a koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto te kategorije M2 ili M3 na temelju pisanog ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza, pri čemu naručitelj u cijelosti plaća prijevoz, a naručitelj može biti isključivo pravna osoba ili fizička osoba - obrtnik."</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Nemoguće je i nepotrebno definirati sve skupine putnika koje se prevoze posebnim linijskim prijevozom. Kategorija vozila s kojima se obavlja taj oblik prijevoza putnika propisani su u članku 44. ZPCP.</p>
---	--

18 HGK

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.**

U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje pojedinih članova HGK: U članku 4., stavku 1. u dosadašnjoj točki 28., koja postaje točka 27. predlaže se brisanje riječi „koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova“. Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. U članku 4., stavku 1. predlaže se brisanje dosadašnje točke 58. koja bi prema Nacrtu trebala postati točka 59. Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.

**Nije prihvaćen**

Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova.



<p>19 <b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b></p> <p>Nijednom odredbom važećeg ZPCP- a nije propisano da su direktne, ekspresne i putničke linije već definirane kao županijske, međuzupanijske i međunarodne linije. Smatramo tendencioznim, pravno neodređenim i nelogičnim tumačenje predlagatelja zbog čega se brišu pojmovi direktnih, ekspresnih i putničkih linija. To su vrste linija prema kojima se regulira obveza pristajanja autobusa na početnom i završnom autobusnom kolodvoru na međuzupanijskim i međunarodnim linijama i na autobusnom stajalištu na županijskoj liniji. Predlagatelj ne daje konkretni izvor gdje je to determinirano „da sve linije imaju isti status tj. da su deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske“. Direktne, ekspresne i putničke linije diferencirane su od stručnih osoba „pod nadzorom ministarstva“. Radi se po zakonskim odredbama „o vrstama“ linija, zbog čega im se ne može pridavati i tzv. statusni značaj. Pravno logički nejasno je zbog čega pojmove direktne, ekspresne i putničke linije uopće treba brisati ako su već po interpretaciji predlagatelja deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske, kao i zbog čega su onda te odredbe sadržane u Zakonu. Budući je pravna norma pravilo o jednom određenom ponašanju, predlagatelj zakona ne daje objašnjenje što se to promijenilo da se mijenja pravna norma koja upravo precizno definira putničku, ekspresnu i direktnu liniju.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Predloženim definicijama (županijske, međuzupanijske i međunarodne linije) se nastoji definirati područje na kojem se po odobrenoj liniji obavlja prijevoz. Svakako uvjet da se prijevoz obavlja isključivo između gradova koji imaju autobusne kolodvore ne bi trebao biti uvjet kojem udovoljava neka linija obzirom da velik broj gradova u RH nema licencirani autobusni kolodvor na svom području čime se dovodi u pitanje svrsishodnost podjele na direktne, ekspresne i putničke linije.</p>
---	---

20	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Predlažemo u članku 4. stavak 1., iza dosadašnje točke 30., odnosno iza nove točke 28., dodati novu točku 28.a): „nova međužupanijska linija udaljenosti preko 100 km u jednom smjeru je linija između minimalno dviju JRS (županija) na kojoj se obavlja prijevoz putnika pri čemu unutar jedne Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba mogu biti maksimalno dva stajališta od kojih jedno mora biti županijsko središte. Zabranjeno je obavljanje prijevoza putnika unutar granica pojedine Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba, kao i unutar mreže linija iz ugovora JU. Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba na čijem području linija ima dva stajališta su dužne donijeti suglasnost u roku od 15 dana od dana predaje zahtjeva.“ Komentar: Pošto se brišu definicije za direktnu, ekspresnu i putničku liniju, neophodno je definirati nove linije kako bi bila jasna pravila i kako ne bi došlo do nereda i kolapsa na tržištu. Izbjegavanjem tržišne transparentnosti i bez jasnih propisa stvara se nemogućnost pravilnog funkcioniranja tržišta cestovnog prijevoza. Isto tako, potrebno je onemogućavanje da na području obavljanja Javne usluge nema prijevoza putnika linijama koje nisu "mreža linija". Sukladno Uredbi 1370/2007 čl.2, st.1, točka f) : "isključivo pravo" znači pravo operatera javne usluge na obavljanje pojedinih usluga javnog prijevoza putnika na određenoj liniji ili mreži linija odnosno na određenom području, isključujući sve druge takve operatere". Također, isto je uređeno i Uredbom 1073/2009, kako se ne bi utjecalo na održivost usporedivog prijevoza koji se obavlja na temelju jednog ugovora, ili više njih, o pružanju javnih usluga u skladu s pravom Zajednice.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova. Nepotrebno jer je u članku 2. stavku 1. Točki 4. ZPCP propisano da se Zakonom osigurava provedba Uredbe (EZ) br. 1071/2009 U članku 2. stavku 1. točki 1. ZPCP propisano da se Zakonom osigurava provedba Uredbe Komisije (EU) br. 361/2014. Uredba ("europski zakon") je zakonodavni akt s općom primjenom, u cijelosti je obvezujuća za institucije Europske unije, zemlje članice i za pojedince na koje se odnosi, neposredno se primjenjuje u svim državama članicama čim stupi na snagu (datum koji ona određuje ili, u nedostatku istog, 20 dana nakon njezine objave u Službenom listu) te se ne prenosi u nacionalno zakonodavstvo. Nemoguće je i nepotrebno definirati sve skupine putnika koje se prevoze posebnim linijskim prijevozom. Kategorija vozila s kojima se obavlja taj oblik prijevoza putnika propisani su u članku 44. ZPCP.</p>
21	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Predlažemo da u članku 4. stavak 1. točka 28., koja postaje točka 26., po prijedlogu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, koji glasi: "Međužupanijski linijski prijevoz je javni cestovni prijevoz putnika između autobusnih kolodvora ili autobusnih stajališta u dvije ili više županija, a može se obavljati kao putnički, ekspresni ili direktni linijski prijevoz putnika u skladu s izdanom dozvolom, koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova." na kraju teksta iza riječi "redova" dodati tekst: "za udaljenosti preko 100 km". Komentar : predviđeno je da se županijske i međužupanijske linije koje su sastavni dio javne usluge, iste se ne usklađuju, te se obavlja usklađivanje voznih redova za linije čija je udaljenost veća od 100 km.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova. Usklađivanje se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi.</p>

22	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Predlažemo da je tekst Članka 4. stavak 1. točka 24., potrebno mijenjati: "24. licencija Zajednice je akt kojim se odobrava obavljanje djelatnosti javnog prijevoza putnika u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1073/2009, ili tereta, u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 i člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1072/2009" Komentar : Sukladno odredbama Uredbe 1071/2009 o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza potrebno je izvršiti uskladbu našeg Zakona, a kao osnovni uvjeti za izdavanje i zadržavanje licencije su temeljno definirani u članku 3., Uredbe 1071/2009. Isto tako, potrebno je razdvojiti djelatnost prijevoza putnika i tereta iz različitih postavki Uredbe 1072/2009 koja se odnosi na teretni prijevoz i 1073/2009 koja se odnosi na putnički prijevoz.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Uredba ("europski zakon") je zakonodavni akt s općom primjenom, u cijelosti je obvezujuća za institucije Europske unije, zemlje članice i za pojedince na koje se odnosi, neposredno se primjenjuje u svim državama članicama čim stupi na snagu (datum koji ona određuje ili, u nedostatku istog, 20 dana nakon njezine objave u Službenom listu) te se ne prenosi u nacionalno zakonodavstvo</p>
23	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Predloženo je: „Točka 12. briše se.“ Predlažemo novu definiciju za sve novo predložene međuzupanijske linije preko 100 km: „nova međuzupanijska linija za udaljenosti preko 100 km u jednom smjeru je linija između minimalno dviju JRS (županija) na kojoj se obavlja prijevoz putnika pri čemu unutar jedne Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba mogu biti maksimalno dva stajališta od kojih jedno mora biti županijsko središte. Zabranjeno je obavljanje prijevoza putnika unutar granica pojedine Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba, kao i unutar mreže linija iz ugovora JU. Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba na čijem području linija ima dva stajališta su dužne donijeti suglasnost u roku od 15 dana od dana predaje zahtjeva.“</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznih redova se provodi za sve međuzupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međuzupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova. Usklađivanje se provodi za sve međuzupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi.</p>
24	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Predlažemo da je u članku 4. stavak 1. točka 9., potrebno dodati tekst : "i Uredbi (EZ) br. 361/2014", tako da isto glasi : „9. dozvola Zajednice za linijski prijevoz putnika je dozvola koja prijevozniku omogućava obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika na teritoriju država članica Europske unije, sukladno Uredbi (EZ) br. 1073/2009 i Uredbi (EZ) br. 361/2014“ Komentar : UREDBA KOMISIJE (EU) br. 361/2014 od 9. travnja 2014. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu dokumenata za međunarodni prijevoz putnika običnim i turističkim autobusima i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 2121/98, svojim odredbama definirana je obveza priloga zahtjeva za izdavanjem dozvole.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Nepotrebno jer je u članku 2. Stavku 1. Točki 4. ZPCP propisano da se Zakonom osigurava provedba Uredbe 361/2014. Uredba ("europski zakon") je zakonodavni akt s općom primjenom, u cijelosti je obvezujuća za institucije Europske unije, zemlje članice i za pojedince na koje se odnosi, neposredno se primjenjuje u svim državama članicama čim stupi na snagu (datum koji ona određuje ili, u nedostatku istog, 20 dana nakon njezine objave u Službenom listu) te se ne prenosi u nacionalno zakonodavstvo.</p>

25	<p><b>doc.dr.sc. Dina Tomšić</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Svaka promjena postojećeg stanja, navika i očekivanja izaziva otpor. Kako se razumije iz Nacrta Zakona, intencija Ministarstva je relaksacija tržišta autobusnog prijevoza putnika. Zakon ispravno ukida administrativne prepreke koje predstavljaju relativne prepreke ulasku na tržište novih prijevoznika i/ili širenja poslovanja postojećih prijevoznika, a to su klasifikacija linija na direktnu, ekspresnu i putničku i obveza stajanja na autobusnom kolodvoru. Imajući na umu europsku regulativu koja tretira prijevoz putnika u javno linijskom autobusnom prijevozu, kada je riječ o međužupanijskim i međunarodnim linijama, treba težiti izgradnji održivog, dostupnog i povoljnog javno linijskog prijevoza, koji će biti oslobođen administrativnih i birokratskih prepreka koje otežavaju pristup tržištu. Razlikovanje linija na direktnu, ekspresnu ili putničku na način na koji je to definirano u postojećem Zakonu, može se promatrati kao administrativnu prepreku ulasku na tržište i/ili širenju poslovanja. Krajnji korisnik nije upoznat s ovom klasifikacijom i ne može donositi odluke o odabiru polaska temeljem iste. Istovremeno se ovom klasifikacijom koja se pored ostalog naslanjala na obvezu polaska i dolaska s autobusnog kolodvora, uz drastično smanjenje broja licenciranih kolodvora u Republici Hrvatskoj, negativno utjecalo kako na samu tržišnu utakmicu podižući dodatne administrativne prepreke, tako i na dostupnu mobilnost za korisnike. Pored ukidanja ovih administrativnih prepreka, neophodno je ukloniti administrativne prepreke unutar Pravilnika o usklađivanju voznih redova koji dodatno uvodi klasifikaciju na stalnu i sezonsku liniju. <b>PRIJEDLOG IZMJENA I DOPUNA:</b> Postepeno otvaranje tržišta uključuje i proces usklađivanja voznih redova. U prijelaznom periodu u kojem će u primjeni biti spomenuti proces, poduzetnicima treba omogućiti da prilikom registracije sezonskih linija samostalno mogu odabrati periode u kojim će se takva sezonska linija voziti.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Navedene mjere su regulirane Izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p>
26	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.</b>  Predloženo je: "Točka 6. briše se." Predlažemo novu definiciju za sve novo predložene međužupanijske linije preko 100 km : „nova međužupanijska linija za udaljenosti preko 100 km u jednom smjeru je linija između minimalno dviju JRS (županija) na kojoj se obavlja prijevoz putnika pri čemu unutar jedne Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba mogu biti maksimalno dva stajališta od kojih jedno mora biti županijsko središte. Zabranjeno je obavljanje prijevoza putnika unutar granica pojedine Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba, kao i unutar mreže linija iz ugovora JU. Jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba na čijem području linija ima dva stajališta su dužne donijeti suglasnost u roku od 15 dana od dana predaje zahtjeva.“</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova.</p>

27 **KREŠIMIR ČUMBREK**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.**  
Članak 3 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu  
• U članku 4, stavak 1 u dosadašnjoj točki 28, koja postaje točka 27 predlažemo brisanje riječi „koja se izdaje nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova“. o **Obrazloženje:** postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.  
• U članku 4, stavak 1 predlažemo brisanje dosadašnje točke 58 koja bi prema nacrtu trebala postati točka 59 o **Obrazloženje:** postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.

**Nije prihvaćen**  
Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova.

28 **UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 3.**

Člankom 3. Nacrta zakona predlaže se brisanje pojašnjenja sljedećih pojmova – direktne linije, ekspresne linije i putničke linije. (Dosadašnja točka 6., 12. i 35.) Prijedlozi brisanja pojmova direktne, ekspresne i putničke linije, nisu pojašnjeni u „Ocjeni stanja i osnovnim pitanjima koja se trebaju urediti zakonom, te posljedicama koje će donošenjem zakona proisteći“ kao ni u „Obrazloženju“ na kojoj predlagatelj temelji Nacrt Zakona. Naime, uopće nije jasno ni logično da sve linije imaju isti status, tj. da su deklarirane samo kao međunarodne, međuzupanijske i županijske. Navedeni pojmovi jesu odvojeni, ali mogu se kombinirati jer, npr. – županijska linija može biti putnička ekspresna ili direktna. Također, definicije koje se želi brisati pojašnjavaju različite pojmove koji postoje u praksi i neće prestati postojati brisanjem istih iz Zakona. Nadalje, putnici kao potrošači koji imaju svoja prava, moraju znati, npr. - je li međuzupanijska linija ekspresna ili direktna, tj. staje li na kolodvorima ili putnici putuju bez stajanja. Nema potrebe, razloga, ni logike za brisanjem definicija. Predlažemo zadržati definicije pojmova. Nijednom odredbom važećeg ZPCP- a nije propisano da su direktne, ekspresne i putničke linije već definirane kao županijske, međuzupanijske i međunarodne linije. Smatramo tendencioznim, pravno neodređenim i nelogičnim tumačenje predlagatelja zbog čega se brišu pojmovi direktnih, ekspresnih i putničkih linija. To su vrste linija prema kojima se regulira obveza pristajanja autobusa na početnom i završnom autobusnom kolodvoru na međuzupanijskim i međunarodnim linijama i na autobusnom stajalištu na županijskoj liniji. Predlagatelj ne daje konkretni izvor gdje je to determinirano „da sve linije imaju isti status tj. da su deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske“. Direktne, ekspresne i putničke linije diferencirane su od stručnih osoba „pod nadzorom ministarstva“. Radi se po zakonskim odredbama „o vrstama“ linija, zbog čega im se ne može pridavati i tzv. statusni značaj. Pravno logički nejasno je zbog čega pojmove direktne, ekspresne i putničke linije uopće treba brisati ako su već po interpretaciji predlagatelja deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske, kao i zbog čega su onda te odredbe sadržane u Zakonu. Budući je pravna norma pravilo o jednom određenom ponašanju, predlagatelj zakona ne daje objašnjenje što se to promijenilo da se mijenja pravna norma koja upravo precizno definira putničku, ekspresnu i direktnu liniju.

**Nije prihvaćen**  
Predloženim definicijama (županijske, međuzupanijske i međunarodne linije) se nastoji definirati područje na kojem se po odobrenoj liniji obavlja prijevoz. Svakako uvjet da se prijevoz obavlja isključivo između gradova koji imaju autobusne kolodvore ne bi trebao biti uvjet kojem udovoljava neka linija obzirom da velik broj gradova u RH nema licencirani autobusni kolodvor na svom području čime se dovodi u pitanje svrsishodnost podjele na direktne, ekspresne i putničke linije.

29	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 6.</b>  U članku 9. točka 6. potrebno je ispred autotaksi prijevoz ili iznajmljivanje vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza putnika u cestovnom prometu nisu dužni pohađati periodičnu izobrazbu dodati: Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javno linijski prijevoz, poseban linijski prijevoz, mikroprijevoz, povremeni prijevoz, shuttle prijevoz, Prijedlog teksta Članak 9. točka 6.: Vozači koji upravljaju vozilima za koja je potrebna vozačka dozvola B kategorije, a koji obavljaju javno linijski prijevoz, poseban linijski prijevoz, mikroprijevoz, povremeni prijevoz, shuttle prijevoz, autotaksi prijevoz ili iznajmljivanje vozila s vozačem kao poseban oblik prijevoza putnika u cestovnom prometu nisu dužni pohađati periodičnu izobrazbu.</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>
30	<p><b>Dalibor Džono</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 8.</b>  izmjeniti odredbu članka 14. stavak 10. na način da umjesto odredbe da je prijevoznik promjene u evidenciji autotaksi vozila dužan prijaviti izdavatelju u roku od 8 dana, na način da se ista izmjeni na način da je isti dužan izmjene u evidenciji , kada se radi o dodadavanju novog vozila u flotu, isto prijaviti izdavatelju prije početka obavljanja autotaksi prijevoza predmetnim vozilom. Obrazloženje: autotaksi prijevoznici tzv agregatori u NRCP imaju samo jedno prijavljeno vozilo ( nužno za dobivanje licencije) dok se na teretnu radi o desetinama, nerijetko o stotinama vozila koji voze pod imenom tvrtke -autotaksi prijevoznika. teško je dokazivati kada se navedenim vozilom počelo obavljati taksi prijevoz. na prednje opisani način JLS ostaju bez prihoda za stvaran broj vozila kojima prijevoznik obavlja tajksi prijevoz ( naplata po broju vozila). Druga opcija je , a i puno bolja, da se radi na principu jedno vozilo jedna dozvola ( dodati odredbu u poglavlje o autotaksi prijevozu) Time se onemogućuju manipulacije brojem vozila, brojem prijavljenih vozača, ( prijave na HZMO) i sl.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedeno je propisano u članku 12. ZIDZPCP koji propisuje da se novo vozilo smije koristiti nakon pribavljanja novog izvoda iz licencije ili dostave obavijesti izdavatelju licencije“.</p>

31	<p><b>Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 9.</b></p> <p>Poštovani, predlažemo sljedeće izmjene novih stavka 7. i 8., članka 20. da glase: Stavak (7) Osobe koje imaju vipu ili visoku stručnu spremu ili odgovarajuću stručnu spremu sukladno posebnim propisima kojima se regulira visoko obrazovanje prometnog smjera (cestovni ili gradski) oslobođene su polaganja ispita iz stavka 4. ovog članka Stavak (8) Osobe koje imaju vipu ili visoku stručnu spremu ili odgovarajuću stručnu spremu sukladno posebnim propisima kojima se regulira visoko obrazovanje pravnog, ekonomskog, prometnog (osim cestovnog i gradskog smjera) il istrojarskog smjera oslobođene su polaganja dijela ispita iz predmeta koje su tijekom svog obrazovanja položile. <b>Obrazloženje:</b> Nacrtom prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, <b>Zakonodavac nacrtom prijedloga nije predvidio izmjene u novim stavcima 7. i 8. članak 20., odnosno nije predvidio usklađenje s Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22).</b> Predmetna izmjena bila bi usklađenje sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (pročišćeni tekst zakona) NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22 koji je na snazi od 01.01.2023., gdje je u člancima 203., 206., 208., 260. i 278. navedeno da predmetne poslove mogu obavljati stručnjaci koji su završili preddiplomski (prijediplomski) i diplomski studij <b>Promet, usmjerenja gradski promet.</b> S obzirom na to da studij Prometa na Fakultetu prometnih znanosti, smjer gradski promet, obuhvaća sva područja potrebna za sva zanimanja propisana u Zakonu, štoviše, na ograničenom gradskom području sučeljavaju se svi oblici prometa (cestovni, željeznički, vodni, itd.) te je savladavanje ovako složenih zahtjeva u kompleksnom gradskom okruženju potvrda da prometni inženjeri gradskog smjera mogu uspješno obavljati zadaće predviđene člankom 20.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Ne postoji obveza usklađivanja za Zakon o prijevozu u cestovnom prometu sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama jer se ne uređuje ista izobrazba vozača. ZPCP-om se uređuje izobrazba vozača teretnih vozila i autobusa u skladu s Direktivom EU o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača. Članak 260. ZOSPC uređuje nadzor tehničke ispravnosti vozila. Članak 278. ZOSPC uređuje ispitivanje vozila.</p>
----	--	--



32 **Autotrans d.d.**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 9.**  
U članku 15., stavak 1., točka 6. glasi : „6. ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj.“ Predlažemo izmjenu teksta članka 15., stavak 1., točka 6.: "6. ima stvarni i stabilan poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj sukladno odredbama članka 5., Uredbe (EZ) 1071/2009."  
Komentar : ZPCP treba dodatno uskladiti sa zakonodavstvom EU kao i detaljnije u Zakon i podzakonske akte implementirati elemente bitne za jasno definiranje zakonske regulative, kao što se predlaže ovom izmjenom točke 6., a radi uskladbe našeg Zakona sa Uredbom 1071/2009 u postupku licenciranja autobusnih prijevoznika (posebno sa člankom 5., Uredbe 1071/2009) Kako bi se ispunili zahtjevi iz članka 15. stavka 1. točke 6.: "ima poslovni nastan, odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj", iza članka 23. Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, predlažemo dodavanje novog članka 23.a): Članak 23. a) Uvjeti u vezi sa zahtjevom u pogledu poslovnog nastana: (a) ima poslovni nastan odnosno sjedište ili prebivalište u Republici Hrvatskoj, zajedno s prostorijama u kojima čuva svoju temelju poslovnu dokumentaciju, posebno računovodstvenu dokumentaciju, kadrovsku dokumentaciju, dokumentaciju koja sadrži podatke o trajanju vožnje i odmora te bilo koji drugi dokument koji mora biti dostupan nadležnom tijelu kako bi ono moglo provjeriti jesu li uvjeti propisani ovom uredbom ispunjeni. Nadležno tijelo može zahtijevati da poduzeća s poslovnim nastanom na području u Republici Hrvatskoj mora u svakom trenutku u svojim prostorijama učiniti dostupnima i druge dokumente; (b) jednom kada je dozvola izdana, ima na raspolaganju jedno vozilo, odnosno više vozila, registriranih ili na neki drugi način stavljenih u promet u skladu s pravnim propisima Republike Hrvatske, bez obzira je li to poduzeće jedini vlasnik vozila ili njima raspolaže na temelju, na primjer, ugovora o kupoprodaji s obročnim otplatama cijene, ugovora o zakupu ili ugovora o leasingu; (c) stvarno i kontinuirano obavlja svoje poslove u vezi s vozilima iz točke (b), raspolažući potrebnom administrativnom opremom, kao i odgovarajućom tehničkom opremom i uređajima, u poslovnom centru u Republici Hrvatskoj, sukladno članku 5. i članku 7. Uredbe 1071/2009. Komentar : Potrebno je u Zakon implementirati članak 5. i članak 7. Uredbe 1071/2009 koji se odnosi na dokaz o poslovnom nastanu, u vezi sa zahtjevom u pogledu nastana, jer to je jedan od bitnih razloga zašto je potrebno Zakon dodatno uskladiti sa zakonodavstvom EU kao i detaljnije u Zakon i podzakonske akte implementirati elemente bitne za jasno definiranje zakonske regulative.

**Nije prihvaćen**  
U članku 2. stavku 1. točki 1. ZIDZPCP propisuje se da se Zakonom osigurava provedba Uredbe (EZ) br. 1071/2009 zajedno sa svim izmjenama. Stoga je nepotrebno prepisivati odredbe Uredbe u Zakon jer se iste primjenjuju izravno u svim Državama članicama EU.

33	<p><b>Luka Marinovic</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 10.</b>          Poštovani, Slažem se sa svime navedenim, samo bih volio kada bi se u ovom članku Zakona napomenulo kako tijekom obavljanja „automatiziranog cestovnog prijevoza putnika“ trebalo nadodati i glasiti: „automatiziranog cestovnog prijevoza putnika mora imati zaposlenog stručno osposobljenog upravitelja i aktivnu službu nadzora tijekom obavljanja automatiziranog cestovnog prijevoza putnika“. Time se želi reći, ako se automatizirani cestovni prijevoz putnika obavlja 24h, onda se mora imati službu u nadzornom centru 24h – kako se ne bi desio neki incident (ne nužno od strane automatiziranog cestovnog prijevoznika, već uključivo s dionikom / vozilom automatiziranog cestovnog prijevoznika), a da se na službu čeka do početka rada od 8h ujutro ili (recimo) do ponedjeljka.          Hvala najljepša, Luka Marinović</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>          Primljeno na znanje.</p>
34	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 12.</b>          Ograničava prijevoznika da koristi novonabavljeno vozilo dok se ne nabavi nova licencija, što ponekad zbog administrativnih problema zna duže potrajati, a vozilo koje se ne koristi je čisti gubitak u poslovanju pa predlažemo da se vozilo može koristiti čim se na valjani način uputi zahtjev nadležnim službama za izdavanje licence.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          Sukladno članku 24. stavku 2. ZPCP, novo vozilo se smije koristiti od dana dostave izvoda iz licencije, osim vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a koja moraju biti upisana u evidenciju. U tom smislu ovom se odredbom ne mijenja navedeno, već se u pogledu vozila s kojima se obavlja autotaksi prijevoz putnika zahtjeva da se za unesenu izmijenu u evidenciji vozila autotaksi prijevoznika dostavi obavijest izdavatelju licencije.</p>
35	<p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 12.</b>          Ograničava prijevoznika da koristi novonabavljeno vozilo dok se ne nabavi nova licencija, što ponekad zbog administrativnih problema zna duže potrajati, a vozilo koje se ne koristi je čisti gubitak u poslovanju pa predlažemo da se vozilo može koristiti čim se na valjani način uputi zahtjev nadležnim službama za izdavanje licence.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          Sukladno članku 24. stavku 2. ZPCP, novo vozilo se smije koristiti od dana dostave izvoda iz licencije, osim vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a koja moraju biti upisana u evidenciju. U tom smislu ovom se odredbom ne mijenja navedeno, već se u pogledu vozila s kojima se obavlja autotaksi prijevoz putnika zahtjeva da se za unesenu izmijenu u evidenciji vozila autotaksi prijevoznika dostavi obavijest izdavatelju licencije.</p>
36	<p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 12.</b>          Ograničava prijevoznika da koristi novonabavljeno vozilo dok se ne nabavi nova licencija, što ponekad zbog administrativnih problema zna duže potrajati, a vozilo koje se ne koristi je čisti gubitak u poslovanju pa predlažemo da se vozilo može koristiti čim se na valjani način uputi zahtjev nadležnim službama za izdavanje licence.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          Sukladno članku 24. stavku 2. ZPCP, novo vozilo se smije koristiti od dana dostave izvoda iz licencije, osim vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a koja moraju biti upisana u evidenciju. U tom smislu ovom se odredbom ne mijenja navedeno, već se u pogledu vozila s kojima se obavlja autotaksi prijevoz putnika zahtjeva da se za unesenu izmijenu u evidenciji vozila autotaksi prijevoznika dostavi obavijest izdavatelju licencije.</p>
37	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 12.</b>          Ograničava prijevoznika da koristi novonabavljeno vozilo dok se ne nabavi nova licencija, što ponekad zbog administrativnih problema zna duže potrajati, a vozilo koje se ne koristi je čisti gubitak u poslovanju pa predlažemo da se vozilo može koristiti čim se na valjani način uputi zahtjev nadležnim službama za izdavanje licence.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          Sukladno članku 24. stavku 2. ZPCP, novo vozilo se smije koristiti od dana dostave izvoda iz licencije, osim vozila kojima se obavlja autotaksi prijevoz, a koja moraju biti upisana u evidenciju. U tom smislu ovom se odredbom ne mijenja navedeno, već se u pogledu vozila s kojima se obavlja autotaksi prijevoz putnika zahtjeva da se za unesenu izmijenu u evidenciji vozila autotaksi prijevoznika dostavi obavijest izdavatelju licencije.</p>

38	<p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 15.</b></p> <p>Nijednom odredbom važećeg ZPCP- a nije propisano da su direktne, ekspresne i putničke linije već definirane kao županijske, međuzupanijske i međunarodne linije. Smatramo tendencioznim, pravno neodređenim i nelogičnim tumačenje predlagatelja zbog čega se brišu pojmovi direktnih, ekspresnih i putničkih linija. To su vrste linija prema kojima se regulira obveza pristajanja autobusa na početnom i završnom autobusnom kolodvoru na međuzupanijskim i međunarodnim linijama i na autobusnom stajalištu na županijskoj liniji. Predlagatelj ne daje konkretni izvor gdje je to determinirano „da sve linije imaju isti status tj. da su deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske“. Direktne, ekspresne i putničke linije diferencirane su od stručnih osoba „pod nadzorom ministarstva“. Radi se po zakonskim odredbama „o vrstama“ linija, zbog čega im se ne može pridavati i tzv. statusni značaj. Pravno logički nejasno je zbog čega pojmove direktne, ekspresne i putničke linije uopće treba brisati ako su već po interpretaciji predlagatelja deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske, kao i zbog čega su onda te odredbe sadržane u Zakonu. Budući je pravna norma pravilo o jednom određenom ponašanju, predlagatelj zakona ne daje objašnjenje što se to promijenilo da se mijenja pravna norma koja upravo precizno definira putničku, ekspresnu i direktnu liniju.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Predloženim definicijama (županijske, međuzupanijske i međunarodne linije) se nastoji definirati područje na kojem se po odobrenoj liniji obavlja prijevoz. Svakako uvjet da se prijevoz obavlja isključivo između gradova koji imaju autobusne kolodvore ne bi trebao biti uvjet kojem udovoljava neka linija obzirom da velik broj gradova u RH nema licencirani autobusni kolodvor na svom području čime se dovodi u pitanje svrsishodnost podjele na direktne, ekspresne i putničke linije.</p>
----	---	---

<p>39</p>	<p><b>UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 15.</b></p> <p>Nijednom odredbom važećeg ZPCP- a nije propisano da su direktne, ekspresne i putničke linije već definirane kao županijske, međuzupanijske i međunarodne linije. Smatramo tendencioznim, pravno neodređenim i nelogičnim tumačenje predlagatelja zbog čega se brišu pojmovi direktnih, ekspresnih i putničkih linija. To su vrste linija prema kojima se regulira obveza pristajanja autobusa na početnom i završnom autobusnom kolodvoru na međuzupanijskim i međunarodnim linijama i na autobusnom stajalištu na županijskoj liniji. Predlagatelj ne daje konkretni izvor gdje je to determinirano „da sve linije imaju isti status tj. da su deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske“. Direktne, ekspresne i putničke linije diferencirane su od stručnih osoba „pod nadzorom ministarstva“. Radi se po zakonskim odredbama „o vrstama“ linija, zbog čega im se ne može pridavati i tzv. statusni značaj. Pravno logički nejasno je zbog čega pojmove direktne, ekspresne i putničke linije uopće treba brisati ako su već po interpretaciji predlagatelja deklarirane kao međunarodne, međuzupanijske i županijske, kao i zbog čega su onda te odredbe sadržane u Zakonu. Budući je pravna norma pravilo o jednom određenom ponašanju, predlagatelj zakona ne daje objašnjenje što se to promijenilo da se mijenja pravna norma koja upravo precizno definira putničku, ekspresnu i direktnu liniju.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Predloženim definicijama (županijske, međuzupanijske i međunarodne linije) se nastoji definirati područje na kojem se po odobrenoj liniji obavlja prijevoz. Svakako uvjet da se prijevoz obavlja isključivo između gradova koji imaju autobusne kolodvore ne bi trebao biti uvjet kojem udovoljava neka linija obzirom da velik broj gradova u RH nema licencirani autobusni kolodvor na svom području čime se dovodi u pitanje svrsishodnost podjele na direktne, ekspresne i putničke linije.</p>
-----------	---	---

<p>40</p>	<p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b>  Predloženi stavak 5. treba biti brisan ( kao i s njim povezana izmjena u članku 91. postojećeg ZPCP) iz razloga: - netransparentnosti razloga i ciljeva donošenja ovakve odredbe; - protivnosti s Uredbom 1073/2009 koja uređuje pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza; - različitog tretmana prijevoznika. Iako iz sadržaja predložene odredbe nije razvidno na koga je adresirana, smatra se da domaći prijevoznik koji želi obavljati unutarnji prijevoz putnika, može to činiti na način predviđen odredbama ZPCP-a koje uređuju unutarnji prijevoz putnika, a ne na temelju dozvola za međunarodni prijevoz kao instrumentu koji služi drugoj svrsi – međunarodnom prijevozu putnika. Ukoliko se odredba odnosi na stranog prijevoznika, tada je potrebno prije svega urediti tržište unutarnjeg prijevoza u skladu s postojećim pravnim okvirom i nakon toga provesti analizu potrebe za dopuštenjem pristupa stranim prijevoznicima unutarnjem tržištu javnog prijevoza. Međutim pravni akti EU koji se tiču javne usluge još uvijek nisu provedeni – a to je imperativni preduvjet koji nije ispunjen i tek nakon tako uređenog tržišta unutarnjeg prijevoza ( mreža linija – javna usluga) moguće je uklapanje s međunarodnim tržištem usluga prijevoza država članica. Time su dodani st.5. i promijenjeni st.6. ( mreža linija) kontradiktorni: prvo se želi uvesti mogućnost obavljanja unutarnjeg prijevoza putem kabotaže, a iza je imperativ da se mreža linija utvrđuje prema potrebama unutarnjeg prijevoza koji bi već bio pokriven kabotažom, što je protivno uredbi 1370/2007 čija je provedba temelj svake kasnije izmjene, tako i ove. U svakom slučaju primarna svrha izdavanja EU dozvola je obavljanje međunarodnog prijevoza između država članica EU, a ne reguliranje unutarnjeg prijevoza putnika. Pri tome, imajući u vidu odredbu čl. 32. st.2. postojećeg ZPCP-a potpuno je jasno da ne postoji mogućnost uvođenja takve vrste prijevoza unutarnjeg prijevoza – „na temelju međunarodne dozvole“ - ako se to dozvoli - razlikovanje iz čl. 32.st. 2. postojećeg ZPCP-a nema smisla. Predložena odredba na nedopušten način konkurrira odredbama nacionalnog zakonodavstva kojima se uređuje unutarnji prijevoz putnika ( s obzirom na primjenu Uredbe i primarnu svrhu EU dozvola) i još ju se izdvaja u posebnu odredbu Zakona. Time se i prijevoznici s EU dozvolama izdvajaju u odnosu na ostale prijevoznike koji na temelju odredbi ZPCP obavljaju unutarnji prijevoz, što za posljedicu ima različit tretman ne samo kod izdavanja dozvola, nego i kod obaveza po izdanoj dozvoli, kontrole i prekršajnog sankcioniranja imatelja EU dozvola u odnosu na imatelje dozvola za unutarnji prijevoz. Takva odredba nije u skladu s odredbama čl. 2.st 1. podstavak 7. i čl. 8.st.4. Uredbe 1073/2009.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje vozničkih redova se provodi za sve međuzupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međuzupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja vozničkih redova. Usklađivanje se provodi za sve međuzupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi.</p>
<p>41</p>	<p><b>HGK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b>  U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora. Prijedlog Zakona u odnosu na</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje vozničkih redova se provodi za sve međuzupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međuzupanijske linije do 100 km koje nisu</p>

odredbu čl. 16. st. 2. nije u skladu s odredbom čl. 11. st. 2. Zakona o pravu na pristup informacijama, a kojom je odredbom propisano je da nacrt propisa, općeg akta, odnosno drugog dokumenta mora sadržavati, između ostalog, obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići donošenjem propisa, akta ili drugog dokumenta. Nacrt prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, u odnosu na odredbu čl. 16. st. 2., ne sadrži nikakvo obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići takvim zakonskim normiranjem, niti su javnosti prezentirani razlozi i ciljevi takvog zakonodavnog normiranja. Iz sadržaja predmetne odredbe nije jasno na koga se predmetna odredba odnosi (tko su adresati iste), koje je područje njezine primjene i koju svrhu, odnosno cilj predlagatelj zakona istome želi postići. Predlagatelj zakona ne navodi zbog čega se predmetni pravni odnosi moraju regulirati zakonodavnom intervencijom te na temelju kojih se egzaktnih pokazatelja i utvrđenih činjenica predlagatelj zakona odlučio upravo za predmetni način reguliranja takvih odnosa. Zakonodavnicima putem štiti se opći interes ili ugroženi pojedinačni interes. Iz predložene odredbe nije jasno koji se javni interes štiti predmetnom odredbom i na koji način, dok je potpuno jasno da cilj iste nije zaštita nikakvog ugroženog pojedinačnog interesa. Zbog nedostatka bilo kakvog obrazloženja predmetne odredbe, nije ni moguće provesti savjetovanje sa zainteresiranom javnošću, dovodi se u pitanje transparentnost zakonodavnog procesa te 2.) Iz samog sadržaja predmetne odredbe nije jasno da li se ista odnosi na domaćeg ili stranog prijevoznika. Ako se odnosi na stranog prijevoznika, riječ je o kabotaži pa se postavlja pitanje zbog čega se stranim prijevoznicima postavlja blaži uvjeti za obavljanje unutarnjeg prijevoza od onog propisanog važećim pravim EU. Štoviše, važeće pravo EU daje državama članicama jasne instrumente kojima je omogućena zaštita domaćih prijevoznika pa ako se ova odredba odnosi na strane prijevoznike, potpuno je nejasno zbog čega se propisuju kriteriji koje ne poznaje pravo EU, a pritom su blaži od onih predviđenih odredbama prava EU. U slučaju da je predlagatelj zakona odlučio omogućiti jednostavniji pristup tržištu unutarnjeg prijevoza stranim prijevoznicima, zainteresiranoj javnosti je dužan dostaviti ocjenu stanja tržišta iz kojeg proizlazi potreba (javni interes) za olakšavanjem pristupa stranim prijevoznicima unutarnjem tržištu javnog prijevoza. Ako se predmetna odredba odnosi na domaće prijevoznike, nije jasno da li domaći prijevoznici koji temeljem EU dozvole žele obavljati unutarnji prijevoz putnika moraju zadovoljiti iste zakonske uvjete za obavljanje takvog prijevoza kao i ostali domaći prijevoznici. Naime, iz cjelokupne odredbe čl. 33. Zakona (čl. 16. nacrt prijedloga) nije jasno koje uvjete, osim posjedovanja EU dozvole te uvjet propisanog itinerara, moraju zadovoljiti takvi prijevoznici. Ako ne moraju zadovoljiti nijedan drugi uvjet za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prijevozu, onda se postavlja pitanje zbog čega se domaće prijevoznike sa EU dozvolama stavlja u povoljniji položaj od ostalih prijevoznika, odnosno zbog čega predlagatelj zakona pred redovnog

uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja vozničkih redova. Usklađivanje se provodi za sve međuzupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi.

postupka, predviđa poseban postupak i posebne uvjete koji će vrijediti samo za određene prijevoznike te koji se cilj takvim normiranjem želi postići. Ako je namjera predlagatelja zakona takva, onda je predmetna odredba u suprotnosti s ostalim odredbama istog zakona koje detaljno uređuju postupak i način obavljanja unutarnjeg prijevoza putnika. Zbog neusklađenosti te odredbe sa ostalim odredbama zakona koje uređuju prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, ista je očito neustavna. Ako prijevoznici s EU dozvolom pak moraju zadovoljiti uvjete kao i ostali domaći prijevoznici, onda nije jasno zbog čega se iste izdvaja i posebno ističe u posebnoj odredbi zakona ako za njih vrijede i zakonski uvjeti za ostale prijevoznike. 3.) Predmetna je odredba u suprotnosti sa odredbom čl. 2. st. 1. podst. 7. i s odredbom čl. 8. st. 4. toč. (e) Uredbe (EZ) br. 1073/2009 jer predlagatelj zakona pojam "glavne svrhe pružanja usluga prijevoza" svodi na brojanje kilometara, a koji kriterij nije propisan nijednom odredbom uredbe. Potpuno je jasno da kriterij broja kilometara nije relevantan, već je relevantan način obavljanja djelatnosti prijevoza u cjelini temeljem pojedine dozvole da bi se moglo utvrditi da li je glavna svrha pružanja usluge prijevoza prijevoz između postaja u različitim državama članicama. Utvrđivanjem glavne svrhe pružanja usluga prijevoza na temelju kilometara zaobilazi se cilj koji se Uredbom (EZ) br. 1073/2009 želi postići, a to je utvrđenje skladnog okvira za međunarodni prijevoz putnika, a ni u kom slučaju reguliranje unutarnjeg prijevoza putnika na temelju instituta koji su primarno ustrojani za uređivanje međunarodnog prijevoza između država članica EU. Jednako je pravno shvaćanje o primjeni predmetne Uredbe zauzeo je i Visoki upravni sud Republike Hrvatske, posl. br. Usž-3554/2022 od 31. siječnja 2023. godine te je zakonski prijedlog u suprotnosti sa jasnim pravim stavom sudske prakse Republike Hrvatske. 4.) S obzirom na nedostatak bilo kakvog obrazloženja, nije jasno na temelju čega EU dozvola daje prijevozniku koji ju posjeduje, a koja služi primarno za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika, prednost u odnosu na prijevoznike koji na temelju odredaba Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obavljaju unutarnji prijevoz putnika. Davanje prednosti jednom poduzetniku na području unutarnjeg prijevoza putnika i to samo na temelju posjedovanja instrumenta koji služi drugoj svrsi – međunarodnom prijevozu putnika, predstavlja nedopuštenu diskriminacijsku osnovu te je stoga s ustavnopravnog gledišta neprihvatljivo. Pored navedenog, stvara osnovu za odgovornost Republike Hrvatske za pogrešnu implementaciju europske pravne stečevine u nacionalno zakonodavstvo. Stoga se predlaže brisati predmetnu odredbu.

42	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b></p> <p>Treba nadopuniti definiciju sa „Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati temeljem EU dozvole samo ako se obavlja između sjedišta županija, a nakon provedenog postupka usklađivanja tuzemnog dijela relacije sa međuzupanijskim linijama, te ukoliko nije potpisan Ugovor o Javnoj Usluzi između dvije ili više županija i ako itinerer unutar granica Republike Hrvatske manji ili jednak ostatku itinerara po kojemu prometuje linija.“. Pojašnjenje: unutarnji prijevoz putnika EU Dozvolama ne smije ugrožavati postojeće međuzupanijske linije za koje postoje valjane međuzupanijske dozvole i treba ga omogućiti nakon što se provede usklađivanje sa međuzupanijskim linijama. Kad se JU uvede u veći broj županija neminovno je i potpisivanje Ugovora o Javnoj usluzi između jedne i ili više županija kako bi se rješavao nerentabilni međuzupanijski prijevoz, a koji je također bitan za dnevne migracije stanovnika i kao takav treba se održati u modelu sufinanciranja putem Javne usluge.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Uvjet da predloženi vozni redovi koji sadrže više od jednog stajališta na području jedinice regionalne samouprave treba suglasnost iste kako bi ga bilo moguće uskladiti ne može biti dio definicije “javni linijski prijevoz putnika”.</p>
43	<p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b></p> <p>Treba nadopuniti definiciju sa „Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati temeljem EU dozvole samo ako se obavlja između sjedišta županija, a nakon provedenog postupka usklađivanja tuzemnog dijela relacije sa međuzupanijskim linijama, te ukoliko nije potpisan Ugovor o Javnoj Usluzi između dvije ili više županija i ako itinerer unutar granica Republike Hrvatske manji ili jednak ostatku itinerara po kojemu prometuje linija.“. Pojašnjenje: unutarnji prijevoz putnika EU Dozvolama ne smije ugrožavati postojeće međuzupanijske linije za koje postoje valjane međuzupanijske dozvole i treba ga omogućiti nakon što se provede usklađivanje sa međuzupanijskim linijama. Kad se JU uvede u veći broj županija neminovno je i potpisivanje Ugovora o Javnoj usluzi između jedne i ili više županija kako bi se rješavao nerentabilni međuzupanijski prijevoz, a koji je također bitan za dnevne migracije stanovnika i kao takav treba se održati u modelu sufinanciranja putem Javne usluge.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Uvjet da predloženi vozni redovi koji sadrže više od jednog stajališta na području jedinice regionalne samouprave treba suglasnost iste kako bi ga bilo moguće uskladiti ne može biti dio definicije “javni linijski prijevoz putnika”.</p>



<p>44</p>	<p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b>          Treba nadopuniti definiciju sa „Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati temeljem EU dozvole samo ako se obavlja između sjedišta županija, a nakon provedenog postupka usklađivanja tuzemnog dijela relacije sa međuzupanijskim linijama, te ukoliko nije potpisan Ugovor o Javnoj Usluzi između dvije ili više županija i ako itinerer unutar granica Republike Hrvatske manji ili jednak ostatku itinerara po kojemu prometuje linija.“. Pojašnjenje: unutarnji prijevoz putnika EU Dozvolama ne smije ugrožavati postojeće međuzupanijske linije za koje postoje valjane međuzupanijske dozvole i treba ga omogućiti nakon što se provede usklađivanje sa međuzupanijskim linijama. Kad se JU uvede u veći broj županija neminovno je i potpisivanje Ugovora o Javnoj usluzi između jedne i ili više županija kako bi se rješavao nerentabilni međuzupanijski prijevoz, a koji je također bitan za dnevne migracije stanovnika i kao takav treba se održati u modelu sufinanciranja putem Javne usluge.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Uvjet da predloženi vozni redovi koji sadrže više od jednog stajališta na području jedinice regionalne samouprave treba suglasnost iste kako bi ga bilo moguće uskladiti ne može biti dio definicije “javni linijski prijevoz putnika”.</p>
<p>45</p>	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b>          Treba nadopuniti definiciju sa „Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati temeljem EU dozvole samo ako se obavlja između sjedišta županija, a nakon provedenog postupka usklađivanja tuzemnog dijela relacije sa međuzupanijskim linijama, te ukoliko nije potpisan Ugovor o Javnoj Usluzi između dvije ili više županija i ako itinerer unutar granica Republike Hrvatske manji ili jednak ostatku itinerara po kojemu prometuje linija.“. Pojašnjenje: unutarnji prijevoz putnika EU Dozvolama ne smije ugrožavati postojeće međuzupanijske linije za koje postoje valjane međuzupanijske dozvole i treba ga omogućiti nakon što se provede usklađivanje sa međuzupanijskim linijama. Kad se JU uvede u veći broj županija neminovno je i potpisivanje Ugovora o Javnoj usluzi između jedne i ili više županija kako bi se rješavao nerentabilni međuzupanijski prijevoz, a koji je također bitan za dnevne migracije stanovnika i kao takav treba se održati u modelu sufinanciranja putem Javne usluge.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>          Uvjet da predloženi vozni redovi koji sadrže više od jednog stajališta na području jedinice regionalne samouprave treba suglasnost iste kako bi ga bilo moguće uskladiti ne može biti dio definicije “javni linijski prijevoz putnika”.</p>

46 **FlixBus CEE South d.o.o.**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.**

• U članku 33, stavku 4, predlažemo brisanje riječi „a nakon provedenog postupka usklađivanja vozničkih redova“ o  
Obrazloženje: postupak usklađivanja vozničkih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozničkih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.

• U članku 33, predlažemo brisanje novo predloženog stavka 8 o  
Obrazloženje: postupak usklađivanja vozničkih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozničkih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.

**Nije prihvaćen**  
Smatramo da je postupak usklađivanja vozničkih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozničkih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije.

<p>47 <b>HGK</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b> U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje pojedinih članova HGK: U članku 33., stavku 4., predlaže se brisanje riječi „a nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova“. <b>Obrazloženje:</b> postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. U članku 33., predlaže se brisanje novog stavka 8. <b>Obrazloženje:</b> postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije.</p>
<p>48 <b>Autotrans d.d.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b> U članku 33. predloženo je dodavanje stavka 5. koji bi trebao glasiti: "Javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu može se obavljati temeljem EU dozvole ako se obavlja između sjedišta županija te ukoliko je itinerar unutar granica Republike Hrvatske manji ili jednak ostatku itinerara po kojemu prometuje linija.". <b>Komentar:</b> Predloženi i ovako definirani novi stavak 5. članka 33.: - Nije u skladu sa Uredbom 1073/2009 ( čl. 16. st 2. : " Ako zakonodavstvom Zajednice nije drukčije propisano, na kabotažu koja čini dio usluga prijevoza iz članka 15. točke (c), primjenjuju se zakoni i drugi propisi koji se u državi članici koja je domaćin primjenjuju na dozvole, natječajne postupke, pravce koje treba opsluživati i u pogledu redovitosti, kontinuiteta i učestalosti usluga prijevoza kao i na itinerere." ), što u prije navedenom prijedlogu nije definirano. (sa aspekta kriterija za dobivanje, obaveza po istima, kontrola i sankcioniranje stranih i domaćih imaoce EU dozvola u odnosu na domaće imaoce MŽL</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije. Prema odredbama ZPCP-a, usklađivanje voznih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova. Usklađivanje se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi.</p>

dozvola). - Predmetna je odredba u suprotnosti sa odredbom čl. 2. st. 1. podst. 7. i s odredbom čl. 8. st. 4. točke (e) Uredbe (EZ) br. 1073/2009 jer predlagatelj zakona pojam "glavne svrhe pružanja usluga prijevoza" svodi na brojanje kilometara, a koji kriterij nije propisan nijednom odredbom uredbe. - Temeljem Zakona o fiskalizaciji, postupak fiskalizacije obvezni su provoditi obveznici poreza na dobit, dakle tuzemni prijevoznici, dok bi strani prijevoznici koji bi radili kabotažu tu obvezu izbjegli te se time otvara prostor stranim prijevoznicima za neevidentiranje prihoda u RH, što će imati za posljedicu štetu na državni proračun i diskriminaciju prema tuzemnim prijevoznicima. - Navedenim prijedlogom se putem EU dozvole potencijalno se značajno utječe i na buduće ugovore o Javnoj usluzi, jer je prema prije spomenutom prijedlogu moguće vršenje kabotaže između županijskih središta, a upravo neke od tih relacija bi sutra trebale postati dio mreže ugovora o Javnoj usluzi ( npr.: Karlovac – Zagreb, Varaždin – Zagreb, Pazin – Rijeka, Slavonski Brod – Požega, Sisak – Zagreb ) za koji postoji opasnost da će spomenuta kabotaža smanjiti prihod ugovora o JU ostvaren od putnika (u pojedinim slučajevima gdje su dnevne migracije veće) te potencijalno povećati obveze iz državnog proračuna. - Navedenim prijedlogom se putem EU dozvole potencijalno značajno utječe i na buduće ugovore o javnim uslugama, jer je prema prije spomenutom prijedlogu moguće vršenje kabotaže između županijskih središta, a upravo neke od tih relacija bi u budućnosti trebale postati dio mreže ugovora o javnim uslugama (npr.: Karlovac – Zagreb, Varaždin – Zagreb, Pazin – Rijeka, Slavonski Brod – Požega, Sisak – Zagreb) za koji postoji opasnost da će spomenuta kabotaža smanjiti prihod ugovora o javnim uslugama ostvaren od putnika, osobito u pojedinim slučajevima gdje su dnevne migracije veće te potencijalno povećati obveze iz državnog proračuna. - Također, presudom Visokog upravnog suda RH vezanom uz izdavanje ovakvih dozvola odlučeno je da primarna svrha izdavanja ovakve dozvole nije obavljanje unutarnjeg prijevoza, utemeljena je isključivo na broju kilometara koji se obavlja izvan i unutar države članice prema priloženom voznom redu, a što, i po ocjeni Suda, ne može zamijeniti detaljnu analizu glavne svrhe pružanja odobrene usluge kakvu ima u vidu članak 8. stavak 4. točka (e) Uredbe.

49 **doc.dr.sc. Dina Tomšić**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.**  
 Kako se razumije iz Nacrta Zakona, intencija Ministarstva je relaksacija tržišta autobusnog prijevoza putnika. To je pozitivan pomak u smjeru povećanja mobilnosti stanovništva, povoljnijeg i dostupnijeg prijevoza, posljedično razvoja prema zelenim tehnologijama i digitalizaciji. Naredni je korak, kada je u pitanju ukidanje administrativnih prepreka za ulazak i širenje poslovanja na tržištu javno linijskog autobusnog prijevoza, dodatna relaksacija Pravilnika o usklađivanju voznih redova. Proces usklađivanja je zatvoren od kraja 2016. godine, što je onemogućilo razvoj industrije javno

**Djelomično prihvaćen**  
 Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije.

linijskog prijevoza, na štetu poduzetnika, korisnika, ali i države. U navedenom kontekstu Ministarstvo bi trebalo donijeti i Pravilnik o usklađivanju vozničkih redova i Pravilnik o kolodvorima paralelno s donošenjem Zakona kako bi se tržište odmah otvorilo, po stupanju Zakona na snagu. Dosadašnji je Pravilnik o usklađivanju vozničkih redova imao niz administrativnih ograničenja koja su značajno u neravnoteži sa Zakonom o zaštiti potrošača i tretmanom subvencija prema EU regulativi: 1.) Proces usklađivanja vozničkih redova zapravo podrazumijeva određeni oblik dodjela isključivih prava. U tom smislu isti je sličan dodjeli subvencija i samim time podložan kontroli od strane Europske komisije i njenih institucija; 2.) Zadržavanje ograničenja u smislu zaštitnih vremena podrazumijeva dodatna ograničenja razvoja konkurencije i implicira relativnu zabranu ulaska i širenja poslovanja kako postojećim poduzetnicima, tako i potencijalnim novim igračima. Zaštitna vremena omogućuju isključiva prava i ne-tržišnu zaštitu poduzetnika, na štetu korisnika prijevoza (manji broj polazaka, viša cijena, nedostatak razvoja proizvoda); 3.) Postojeći proces usklađivanja vozničkih redova potiče ograničenja koja proizlaze iz činjenice da postojeći prijevoznici učestvuju o odlučivanju o ulasku na tržište kroz institut "Novanova", a koji služi de facto uz ograničenje zaštitnog vremena kao poluga za sprečavanje ulaska konkurencije i održavanja isključivih prava. Sagledavajući koristi od otvorenog tržišta u zemljama EU koje su provele liberalizaciju, a u kontekstu relaksacije koja se najavljuje ovim Nacrtom Zakona, najavljene izmjene Pravilnika o usklađivanju vozničkih redova potreban su prvi korak u smjeru ubrzanja razvoja industrije. Javno dostupni podaci iz zemalja koje su provele liberalizaciju ukazuju na povećanje svih pokazatelja od učestalosti korištenja i povoljnije cijene, te povećane mobilnosti, do povećanja vrijednosti ukupnog tržišta: Korištenje i broj putnika: Njemačka - u periodu od 2011. do 2016. godine rast broja putnika od 2 mil. do 24 mil. godišnje (Izvor: DeStatis, Statistisches Bundesamt, 2016); Italija - u periodu od 2014. do 2019. godine broj putnika je narastao za 70% (Izvor: Traspol, report 1/22); Francuska - u periodu od 2015. do 2019. godine, broj putnika je narastao s 0,8 mil. na 11.3 mil. (Izvor: Autorite de regulation des transports, Juillet 2022); Portugal - je doživio porast broja putnika za 40% u usporedbi 2019. godine s 2022. godinom (Izvor: ChekcMyBus, 2023) Broj linije/konekcija/razvoj mreže/broj operatera: Njemačka - snažan porast broja novih linija od otvaranja tržišta sa 69 u 2012. godini na 287 u 2018. (Izvori: European Commission Report, 2016 i IGES, Der Ferenbusmarkt in Deutschland IV/2018); Italija - snažan rast broja novih kompanija koje su ušle na tržište, 53 nove kompanije. Istovremeno je širenje mreže novopridošlih kompanija utjecalo na inkumbente da i oni počnu otvarati nove polaske i širiti mrežu. Najveći pojedinačni rast broja polazaka i novih destinacija desio se u 2015. godini s rastom na dugim linijama od 33% kada su u pitanju nove destinacije i 38% kada je u pitanju frekvencija polazaka (Izvor: Traspol, Beria-Lunkar, 2023); Francuska - u periodu od 2015.

do 2019. godine, broj kompanija koje nastupaju na tržištu se je poduplao (Izvor: Autorite de regulation des transports, Juillet 2022). Broj destinacija koje su se povezale, narastao je od 2015. do 2019. godine za 258% (Izvor: Autorite de regulation des transports, Juillet 2020). Istovremeno je značajno porastao broj zaposlenih u industriji autobusnog prijevoza na dugim linijama za 47% u 2017. godini, s projiciranim rastom od 2,4 puta do 2030. godine (Izvor: En Marche, 2017); Portugal - tijekom 2022. godine značajan porast broja prevezenih kilometara na domaćim linijama, za čak 23,5% (Izvor: AMT, 2022) Kretanje cijena: Njemačka - cijene prijevoza na dugim linijama su mahom pale u periodu od 2012 do 2017. godine (Izvor: De Hass i Schafer: Consolidation in the German interurban bus industry: Effects on prices and quantities, MAKGS Joint discussion Paper series in Economics, NO 31-2017); Italija - generalni smjer kretanja cijena je bio naniže nakon liberalizacije tržišta (između 25%-50% u odnosu na cijene voznih karata vlakovima). Nakon kratkog uzlaznog trenda tijekom pandemije, cijene su ponovno 10% niže u odnosu na prethodno razdoblje (Izvor: Traspol, izvještaj 1/22); Francuska - zaključak istraživanja Autorite de regulation des transports je da su putnici razvojem liberaliziranog autobusnog prijevoza na dugim linijama postigli uštedu od 163 mil € u odnosu na vožnju vlakom (Izvor: Autorite de regulation des transports, Juillet 2022); Portugal - doživio je snažne izmjene cijena posebno na nekim od ključnih koridora. Relacija Lisabon - Albufeira na pojedinim polascima ima cijene niže za 50%, a na linijama poput Lisabon - Porto ili Lisabon - Braga, cijene su niže od 25-45% (Izvor: CheckMyBus, 2023) Navedeni pokazatelji ukazuju da otvaranje tržišta i konkurencija donose dobrobit cijelom eko-sustavu javno linijskog autobusnog prijevoza, korisnicima u pogledu većeg broja polazaka, više novih povezanih destinacija, povećanu sigurnost s novim i tehnološki unaprijeđenim vozilima, te nižih cijena, povoljnijeg i dostupnijeg prijevoza te državi kroz povećanje prihoda putem povećanja broja prijevoznih karta, povećanu potrošnju goriva, korištenje infrastrukture i slično. Iznimno bitno, povećanjem konkurencije i povećanje fokusa na sigurnost kroz podizanje kvalitete vozila i u konačnici smanjenje prosječne starosti vozila, prijevoznicima kroz nove prilike za unapređenje i širenje poslovanja. Slobodno tržište javno linijskog prijevoza u međužupanijskom i međunarodnom prometu poluga je i za razvoj ostalih komplementarnih industrija, od kojih kad je u pitanju Republika Hrvatska posebno treba istaknuti turizam. Razvidno je da su zemlje s visokim udjelima turizma (poput Portugala koji ima vrlo sličan udio kao i Republika Hrvatska u ukupnom GDP) liberalizirale ovaj segment javno linijskog prijevoza i bilježe izuzetno visoki rast broja putnika, uz povoljniju cijenu prijevoza. PRIJEDLOG: Definirati prijelazno razdoblje od maksimalno dvije godine, u kojem će se primjenjivati proces usklađivanja voznih redova, nakon kojeg će se tržište međužupanijskog i međunarodnog linijskog prijevoza u potpunosti liberalizirati. Definirati postupak usklađivanja voznih redova u Pravilniku o usklađivanju voznih redova na način da se značajno smanje i uklone

administrativne prepreke: 1.) Administrativna prepreka zaštitnog vremena - svesti na najmanju moguću zajedničku mjeru, neovisnosti o udaljenostima ili nekim drugim ne-ekonomskim parametrima - moguća maksimalno zaštitno vrijeme je moguće uskladiti sa zajedničkim nazivnikom svih autobusnih kolodvora, vremenskim slotom za pristajanja autobusa od 15 minuta. 2.) Administrativna prepreka Nova-Nova - ukidanjem ovog instituta, ukida se prema Zakonu o zaštiti tržišnog natjecanja, mehanizam u kojem na relativno zatvorenom tržištu, postojeći akteri učestvuju u odlučivanju o ulasku na tržište i dokida se diskriminatorna primjena pravila. Ovaj se administrativni mehanizam evidentno koristio radi zaštite tržišne pozicije, sprečavajući predloženim voznim redovima koji se nikada nisu uskladili ili u konačnici pretvorili u dozvole, pristup tržištu drugim prijevoznicima. Kada je u pitanju kabotaža ili unutarnji prijevoz na linijama Zajednice (članak 33. novi stavak 5) Republika Hrvatska dužna je uklopiti u svoj pravni sustav pravnu stečevinu EU-a, a samim time i EU uredbu br. 1073/2009 koja tretira prijevoz koji se obavlja linijama Zajednice. Ulaskom RH u Schengenski prostor, ova uredba postaje još važnija, jer uređuje ne samo pristup domaćim prijevoznicima u ostale EU zemlje, već u dijelu u kojem definira kabotažu ili unutarnji prijevoz na linijama Zajednice uređuje i pristup unutarnjem hrvatskom tržištu. Sama uredba propisuje u članku 15. točka c) da se pored svega obavljanje kabotaže ili unutarnjeg prijevoza na linijama Zajednice ima obavljati u skladu i sa specifičnim pravilima nacionalnog zakonodavstva. Ova definicija broja kilometara koje na liniji prijevoznik mora imati van RH i pristajanja samo u središta županija osigurava i troškove koje je potrebno pokriti u slučaju tako dugih linija, organizirati pristajanje na brojne kolodvore, organizirati prodajnu mrežu. Dakle, osigurava da će ove linije zaista zadovoljiti sve kriterije koje propisuje EU uredba br. 1073/2009: 1.) Da se usluga kabotaže ili unutarnjeg prijevoza ne obavlja kao usluga za potrebe urbanog središta ili aglomeracije ili potreba prijevoza između tog središta ili te aglomeracije i okolnih područja; 2.) Da se kabotaža ili unutarnji prijevoz ne obavlja neovisno od usluge međunarodnog prijevoza; 3.) Da se kabotaža ili unutarnji prijevoz u okviru međunarodnog prijevoza obavlja pod uvjetom da to nije glavna svrha te usluge prijevoza. Punom primjenom EU uredbu br. 1073/2009 i s ovim dodatnim pojašnjenjima osiguravaju se tri strateška cilja: zaštita i kontrola hrvatskog unutarnjeg tržišta javno linijskog prijevoza i zaštita hrvatskih prijevoznika, zaštita i kontrola županijskog prijevoza koji je u procesu transformacije prema javnoj usluzi i povećanje usluge putnicima, osiguravajući dostupniju i povoljniju mobilnost. Vrlo često postavlja se pitanje fiskalizacije na linijama Zajednice pri kabotaži ili unutarnjem prijevozu putnika, te se navodi kako u tom slučaju Republika Hrvatska gubi sredstva i kontrolu. Sustav obračuna PDV-a na vozne karte vezan je za kilometre koji se voze u pojedinoj zemlji, te u tom smislu Republika Hrvatska redovno ubire PDV na prodane vozne karte na linijama Zajednice

	<p>alikovotno broju kilometara koji se voze u unutarnjem prometu neovisno da li se putnici ukrcavaju ili iskrcavaju unutar Republike Hrvatske ili u nekoj od EU zemalja. Proces fiskalizacije računa redovan je i uobičajen proces u svim zemljama EU i sve zemlje EU imaju porezne organe koji kontroliraju ovaj proces, surađuju s poreznim organima drugih EU zemalja kako bi se efikasno spriječila porezna evazija. U tom smislu mogućnost porezne evazije ili nefiskaliziranih računa, samo radi toga jer postoji mogućnost kabotaže ili unutarnjeg prijevoza na linijama Zajednice, nije realna.</p>
<p>50 <b>KREŠIMIR ČUMBREK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b> Članak 16 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu • U članku 33, stavku 4, predlažemo brisanje riječi „a nakon provedenog postupka usklađivanja vozni redova“ o Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH. • U članku 33, predlažemo brisanje novo predloženog stavka 8 o Obrazloženje: postupak usklađivanja vozni redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja vozni redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Smatramo da je postupak usklađivanja vozni redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozni redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije.</p>
<p>51 <b>UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b> Brisanje stavka 5. Smatramo kako predmetni stavak treba biti brisan iz Nacrta (kao i s njim povezano mijenjanje članka 91.) iz razloga što isto diskriminira domaće prijevoznike te isti nije u skladu s Uredbom (EZ) 1073/2009. Takvom odredbom izravno se ugrožava međužupanijski linijski prijevoz, pogotovo</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b> Smatramo da je postupak usklađivanja vozni redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozni redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak</p>



onaj do 100 km koji bi trebao biti predmetom javne usluge. Postavlja se pitanje - kakav utjecaj ima ukupna dužina linije u odnosu na dužinu relacije unutar RH. Npr., Linija Hamburg - Dubrovnik može prevoziti putnike između Zagreba-Karlovca-Zadra-Splita-Dubrovnika, dok linija Ljubljana-Dubrovnik to ne može. Zaključno, u interesu opstojnosti međužupanijskog prijevoza kabotaža je neprihvatljiva. Moramo i ovdje naglasiti nedostatak obrazloženja razloga i ciljeva koji se žele postići donošenjem ovakve odredbe. Isto smatramo neusklađenošću Nacrta Zakona s odredbama Zakona o pravu na pristup informacijama (NN 25/13, 85/15 i 69/22). Odredbom članka 11. stavka 2. Zakona o pravu na pristup informacijama propisano je da nacrt propisa, općeg akta, odnosno drugog dokumenta mora sadržavati, između ostalog, obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići donošenjem propisa, akta ili drugog dokumenta. Nacrt Zakona u odredbi članka 16. stavka 2., (kojim se mijenja čl. 33. st. 5.) ne sadrži nikakvo obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići takvim zakonskim normiranjem. Obrazloženje sadrži tek rečenicu koja se odnosi isključivo na javnu ovlast HGK, ali ne i na predmetni stavak. Iz sadržaja predmetne odredbe nije jasno na koga se predmetna odredba odnosi (tko su adresati iste), koje je područje njezine primjene i koju svrhu, odnosno cilj predlagatelj zakona istome želi postići. Predlagatelj zakona ne navodi zbog čega se predmetni pravni odnosi moraju regulirati zakonodavnom intervencijom te na temelju kojih se egzaktnih pokazatelja i utvrđenih činjenica predlagatelj zakona odlučio upravo za predmetni način reguliranja takvih odnosa. Iz predložene odredbe nije jasno koji se javni interes štiti predmetnom odredbom i na koji način. S obzirom kako predlagatelj inzistira na uvrštenju predmetne odredbe u zakonski akt, bez da se pojašnjavaju razlozi takvog zakonodavnog normiranja, dovodi se u pitanje transparentnost zakonodavnog procesa. Predlaže se predlagatelju da u tom dijelu povuče prijedlog. Iz samog sadržaja predmetne odredbe nije jasno odnosi li se ista na domaćeg ili stranog prijevoznika. Ukoliko se odnosi na stranog prijevoznika, riječ je o kabotaži pa se postavlja pitanje zbog čega se stranim prijevoznicima postavljaju blaži uvjeti za obavljanje unutarnjeg prijevoza od onog propisanog važećim pravima EU. Štoviše, važeće pravo EU daje državama članicama jasne instrumente kojima je omogućena zaštita domaćih prijevoznika pa ako se ova odredba odnosi na strane prijevoznike, potpuno je nejasno zbog čega se propisuju kriteriji koje ne poznaje pravo EU. U slučaju da je predlagatelj zakona odlučio omogućiti jednostavniji pristup tržištu unutarnjeg prijevoza stranim prijevoznicima, dužan je dostaviti ocjenu stanja tržišta iz kojeg proizlazi potreba (javni interes) za olakšavanjem pristupa stranim prijevoznicima unutarnjem tržištu javnog prijevoza. Ukoliko se predmetna odredba odnosi na domaće prijevoznike, nije jasno trebaju li domaći prijevoznici (koji temeljem EU dozvole žele obavljati unutarnji prijevoz putnika) zadovoljiti iste zakonske uvjete za obavljanje takvog prijevoza kao i ostali domaći prijevoznici. Naime, iz cjelokupne odredbe nije jasno koje uvjete, (osim

usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije. Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje voznih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja voznih redova.

posjedovanja EU dozvole te uvjet propisanog itinerara), moraju zadovoljiti takvi prijevoznici. Ukoliko ne moraju zadovoljiti nijedan drugi uvjet za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prijevozu, onda se postavlja pitanje zbog čega se domaće prijevoznike s EU dozvolama stavlja u povoljniji položaj od ostalih prijevoznika, odnosno zbog čega predlagatelj zakona pored redovnog postupka, predviđa poseban postupak i posebne uvjete koji će vrijediti samo za određene prijevoznike te koji se cilj takvim normiranjem želi postići. Ako je namjera predlagatelja zakona takva, onda je predmetna odredba u suprotnosti s ostalim odredbama istog zakona koje detaljno uređuju postupak i način obavljanja unutarnjeg prijevoza putnika. Zbog neusklađenosti te odredbe sa ostalim odredbama zakona koje uređuju prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, ista je diskriminirajuća jer, ako prijevoznici s EU dozvolom moraju zadovoljiti uvjete kao i ostali domaći prijevoznici, onda nije jasno zbog čega se iste izdvaja i posebno ističe u posebnoj odredbi zakona ako za njih vrijede i zakonski uvjeti za ostale prijevoznike. Predmetna je odredba u suprotnosti s odredbom čl. 2. st. 1. podst. 7.: 7. „kabotaža” znači ili: — unutarnji prijevoz putnika kao javnu uslugu, koji prijevoz prijevoznik privremeno obavlja u državi članici koja je domaćin, ili — ukrcaj ili iskrcaj putnika u istoj državi članici u okviru međunarodnog linijskog prijevoza, u skladu s odredbama ove Uredbe, pod uvjetom da to nije glavna svrha te usluge prijevoza; i s odredbom čl. 8. st. 4. toč. (e) Uredbe (EZ) 1073/2009: 4. Dozvola se ne izdaje u sljedećim slučajevima: (...) (e) ako država članica na temelju detaljne analize odluči da glavna svrha pružanja usluge prijevoza nije prijevoz putnika između postaja u različitim državama članicama. jer predlagatelj zakona pojam "glavne svrhe pružanja usluga prijevoza" svodi na brojanje kilometara, a koji kriterij nije propisan nijednom odredbom iste Uredbe. Potpuno je jasno kako kriterij broja kilometara nije relevantan, već način obavljanja djelatnosti prijevoza u cjelini temeljem pojedine dozvole, a kako bi se moglo utvrditi je li glavna svrha pružanja usluge prijevoza prijevoz između postaja u različitim državama članicama. Utvrđivanjem glavne svrhe pružanja usluga prijevoza na temelju kilometara zaobilazi se cilj koji se Uredbom (EZ) 1073/2009 želi postići, a to je utvrđenje skladnog okvira za međunarodni prijevoz putnika te ni u kojem slučaju reguliranje unutarnjeg prijevoza putnika na temelju instituta koji su primarno ustrojeni za uređivanje međunarodnog prijevoza između država članica EU. Opisani pravni stav zauzeo je i Visoki upravni sud Republike Hrvatske u svojoj presudi, posl. br. Usž-3554/22-4 od 31. siječnja 2023. godine. U predmetnoj je odluci sud utvrdio da je, osim dopuštenosti kabotaže u skladu s odredbama Uredbe (EZ) 1073/2009, potrebno u svakom konkretnom postupku u kojem se odlučuje o izdavanju dozvole za međunarodni linijski prijevoz, utvrditi da li je/nije glavna svrha pružanja usluge prijevoza upravo prijevoz putnika između postaja u različitim državama članicama, o čemu odlučuje država članica na temelju detaljne analize prije

izdavanja dozvole. Prema izričitom stavu istog suda, takva analiza ne smije biti temeljena isključivo na broju kilometara koji se obavlja izvan i unutar države članice prema priloženom voznom redu. Stoga je predloženo zakonodavno rješenje u suprotnosti sa stavom Visokog upravnog suda Republike Hrvatske, a koji je sud izričito utvrdio da je nepravilno tumačenje Uredbe (EZ) 1073/2009 na način kako se to predlaže u zakonodavnom prijedlogu. S obzirom na nedostatak bilo kakvog obrazloženja, a i slijedom javnog stava upravnosudske prakse, nije jasno temeljem čega bi EU dozvola predloženim zakonodavnim rješenjem dala prijevozniku koji ju posjeduje, a koja služi primarno za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika, prednost u odnosu na prijevoznike koji na temelju odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obavljaju unutarnji prijevoz putnika. Također, ostaje nejasno zbog čega predlagatelj zakona inzistira na očito pogrešnom tumačenju europske pravne stečevine, o čemu je jasan stav zauzeo i Visoki upravni sud Republike Hrvatske. Davanje prednosti jednom poduzetniku na području unutarnjeg prijevoza putnika i to samo na temelju posjedovanja instrumenta koji služi drugoj svrsi – međunarodnom prijevozu putnika, predstavlja nedopuštenu diskriminacijsku osnovu te je stoga s ustavnopravnog gledišta neprihvatljivo.

52 **UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA  
PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I  
DOPUNAMA, Članak 16.**

Predlažemo izmjenu Članka 33. stavak 7., umjesto ukinutog stavka 7 (presuda Ustavnog suda): (7) Ako su mreža linija ili dijelovi mreže linija iz stavka 5. ovoga članka obuhvaćeni dozvolama, odnosno voznim redovima u okviru koncesije za prijevoz po kojima se prometovalo na dan stupanja na snagu ovoga Zakona, nadležno upravno županijsko tijelo za promet ili nadležno upravno tijelo za promet Grada Zagreba, prilikom sklapanja ugovora o javnoj usluzi, dužno je uvažiti status prijevoznika koji su obavljali prijevoz temeljem dozvola ili koncesija na dan stupanja na snagu ovoga Zakona, na način da se u postupku sklapanja ugovora prizna mu status postojećeg operatera, kao što bi bio da je imao ugovor o javnim uslugama. U presudi Ustavnog suda: „Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske broj: U-I-2280/2019 i dr. od 13. srpnja 2021.“, unutar točke 18. i 19. obrazloženo zašto su „stečena“ prava ukinuta, citiramo: „Kojom će se metodom zakonodavac poslužiti ne određuje Ustavni sud, međutim, u konkretnom slučaju osporenog članka 33. stavka 7. ZPCP-a očigledno je da se zakonodavac, a prethodno ni predlagatelj zakona, nisu poslužili ni jednom raspoloživom metodom otklanjanja nejasnoća u tumačenju te pravne norme, uslijed čega je osporena odredba ZPCP-a ostala neodređena, neprecizna te podložna arbitriranju o njezinom točnom sadržaju i mogućim (protuustavnim) implikacijama u primjeni.“ Predlažemo da se umjesto „stečenih“ prava, primjeni institut „status postojećeg operatera“, tj. u kontekstu duha ugovora o javnim uslugama, te propisa koji predviđaju nakon isteka ugovora, mehanizme

**Nije prihvaćen**

Uredbom 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća propisan je način uspostave javnog linjskog prijevoza kao javne usluge.

prijelaza ugovora s jednog prijevoznika na drugog, priznaju jednaka prava postojećim prijevoznicima, upravo iz razloga, što su oni de-facto u istom položaju: trenutno obavljaju javno-linijski prijevoz koji će sutra biti predmet ugovora o javnim uslugama, te im treba priznat ovaj status za održanje kontinuiteta zaposlenosti i radničkih prava, što je i obveza prema Uredbi EU 1370/2007. Ovo je važno i iz konteksta što „Prijelazno razdoblje“ predviđeno Uredbom 1370/2007, nije iskorišteno da se postojeći prijevoz uskladi s Uredbom, tj. ovo je minimum da se spriječe teški poremećaji i stečajevi postojećih prijevoznika, koji neće moći ispoštovati svoje obveze prema radnicima i dobavljačima, radi prekinutog obavljanja svoje djelatnosti. Važno je napomenuti da su prijevoznici svoje poslovanje, ulaganja i zapošljavanje temeljili na odredbama ZPCP-a i imali legitimna očekivanja. Nadalje, u preambuli Uredbe EU 1370/2007 stoji, citiramo: (16) Ako zaključenje ugovora o javnim uslugama za sobom povlači promjenu operatera javne usluge, nadležna tijela trebala bi moći zatražiti od odabranog operatera javne usluge da primijeni odredbe Direktive Vijeća 2001/23/EZ od 12. ožujka 2001. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na zaštitu prava zaposlenika u slučaju prijenosa poduzeća, pogona ili dijelova poduzeća ili pogona (5). Ova Direktiva ne sprečava države članice da zaštite one uvjete prijenosa prava zaposlenika koji nisu obuhvaćeni Direktivom 2001/23/EZ i na taj način, ako je to prikladno, uzmu u obzir socijalne standarde ustanovljene nacionalnim zakonima i drugim propisima odnosno kolektivnim ugovorima ili sporazumima između socijalnih partnera. (17) Slijedeći načelo supsidijarnosti, nadležna tijela mogu utvrditi socijalne i kvalitativne kriterije radi održavanja i unapređenja standarda kvalitete za obveze obavljanja javnih usluga, na primjer u vezi s minimalnim radnim uvjetima, pravima putnika, potrebama osoba smanjene pokretljivosti, zaštitom okoliša, sigurnošću putnika i zaposlenika, kao i obvezama iz kolektivnih ugovora i drugim pravima i sporazumima koji se odnose na radna mjesta i socijalnu zaštitu na mjestu pružanja usluge. Da bi se osigurala transparentnost i usporedivi uvjeti tržišnog natjecanja između operatera, i otklonio rizik socijalnog dampinga, nadležna tijela trebaju moći uvesti određene socijalne standarde i standarde kvalitete usluga. Zbog svega navedenog, važno je da odredbe ZPCP-a prepoznaju pojam „postojećeg operatera“.

53	<p><b>SAMOBORČEK EU GRUPA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.</b></p> <p>Brisati novopredloženi stavak 5. u Članku 33.  Zakona Obrazloženje: Uvođenjem novopredloženog stavka 5. na linijama za koje su izdane EU dozvole dozvoljava se kabotaža, odnosno, praktično s istim autobusom istovremeno obavljanje međunarodnog i međužupanijskog prijevoza putnika. Dakle, ovim se stavkom stranim prijevoznicima (čak i prijevoznicima u čijim domicilnim državama ovakav način prijevoza nije dozvoljen, npr. Slovenija) dozvoljava obavljanje međužupanijskog prijevoza na teritoriju RH. Ovakvim postupkom se hrvatski prijevoznici, koji obavljaju međužupanijski linijski prijevoz, dovode u neravnopravan – diskriminirajući položaj jer isti moraju prethodno proći kroz propisani postupak usklađivanja za međužupanijske linije. S druge pak strane, obavljanje međužupanijskog linijskog prijevoza putnika temeljem EU dozvola, koje se izdaju bez posebnih ograničenja, izazvalo bi totalni kaos u međužupanijskom prijevozu putnika jer bi svi koji su zainteresirani za obavljanje međužupanijskog prijevoza putnika mogli to obavljati bez provedenog postupka usklađivanja, odnosno, samo temeljem EU dozvole. Činjenica je da se trenutni međužupanijski prijevoz putnika obavlja temeljem dozvola koje su prošle propisanu zakonsku proceduru. Evidentno je da bi se uvođenjem stavka 5. ugrozila održivost usporedne (postojeće) usluge javnog međužupanijskog prijevoza putnika. Ovakvim načinom (uvođenjem stavka 5.) dovodi se u pitanje glavna svrha međunarodnog prijevoza putnika, a to je prijevoz putnika između država. Slovenski Zakon jasno je definirao da se međužupanijski prijevoz (kabotaža) može obavljati temeljem EU dozvole samo u slučaju ako u državi nema dovoljno odgovarajućih prijevoznih kapaciteta. Apsolutno su nejasni i upitni motivi predlagatelja da se ovako nakaradni stavak progura kroz Zakon. Zadatak svake države je da štiti svoje privrednike (prijevoznike) koliko je to najviše moguće. Ovakvim pristupom omogućava se npr. slovenskim, austrijskim, mađarskim, talijanskim, bugarskim, grčkim i drugim prijevoznicima da u Hrvatskoj obavljaju međužupanijski prijevoz, a da to npr. hrvatski prijevoznici ne mogu na teritoriju njihovih država. Svaki strani prijevoznik, koji na teritoriju RH želi obavljati međužupanijski prijevoz, može u Hrvatskoj registrirati trgovačko društvo i proći regularni postupak usklađivanja kao i ostali hrvatski prijevoznici. Da bi hrvatski prijevoznik obavljao međužupanijski prijevoz iluzorno je da to obavlja temeljem EU dozvole čiji je smisao prvenstveno prijevoz putnika između država, već bi trebao proći propisani postupak usklađivanja kao i ostali prijevoznici koji ne posjeduju EU dozvole. Nepravedno je omogućavati kabotažu (obavljati međužupanijski prijevoz putnika temeljem EU dozvola) na međunarodnim linijama i time zaobilaziti i minorizirati zakonom propisanog postupka usklađivanja, koji moraju prolaziti hrvatski prijevoznici.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>Smatramo da je postupak usklađivanja vozničkih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozničkih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije.</p>
54	<p><b>HGK</b></p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p>

## **PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 16.**

U odnosu na predloženi stavak 5. koji se dodaje iza postojećeg stavka 4., članovi Vijeća Udruženja cestovnog prometa HGK mišljenja su kako je ovakav prijedlog u suprotnosti sa Uredbom (EZ) br.1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. godine o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (dalje u tekstu: Uredba). U članku 16. stavku 2. Uredbe navodi se "Ako zakonodavstvom Zajednice nije drukčije propisano, na kabotažu koja čini dio usluga prijevoza iz članka 15. točke (c), primjenjuju se zakoni i drugi propisi koji se u državi članici koja je domaćin primjenjuju na dozvole, natječajne postupke, pravce koje treba opsluživati i u pogledu redovitosti, kontinuiteta i učestalosti usluga prijevoza kao i na itinerere", a što u Nacrtu nije jasno definirano. Članovi Vijeća Udruženja cestovnog prometa, različit tretman stranih i domaćih prijevoznika, osobito primjećuju s aspekta kriterija za dobivanje dozvola, obaveza po istima te kontrola i sankcioniranja stranih i domaćih imatelja EU dozvola u odnosu na domaće imatelje dozvola za međužupanijski linijski prijevoz. Članovi Vijeća smatraju da predmetna odredba nije u skladu sa odredbom članka 2. stavka 1. podstavka 7. i s odredbom članka 8. stavka 4. točke (e) Uredbe jer predlagatelj zakona pojam "glavne svrhe pružanja usluga prijevoza" svodi na brojanje kilometara, a koji kriterij nije propisan nijednom odredbom Uredbe. Dodatno ističu kako je u Nacrtu, u obrazloženju uz članak 16. argumentirano samo provođenje usklađivanja vozničkih redova, koje je kao javna ovlast dodijeljeno Hrvatskoj gospodarskoj komori, stoga su mišljenja kako je intencija Zakonodavca bila da se isti postupak usklađivanja provodi i za strane prijevoznike. Što se Zakona o fiskalizaciji u prometu gotovinom („Narodne novine“ broj 133/12, 115/16, 106/18, 121/19, 138/20) tiče, postupak fiskalizacije obvezni su provoditi obveznici poreza na dobit, dakle tuzemni prijevoznici, dok bi strani prijevoznici koji bi radili kabotažu tu obvezu izbjegli što može imati za posljedicu štetu na državni proračun. Navedenim prijedlogom se putem EU dozvole potencijalno značajno utječe i na buduće ugovore o javnim uslugama, jer je prema prije spomenutom prijedlogu moguće vršenje kabotaže između županijskih središta, a upravo neke od tih relacija bi u budućnosti trebale postati dio mreže ugovora o javnim uslugama (npr.: Karlovac – Zagreb, Varaždin – Zagreb, Pazin – Rijeka, Slavonski Brod – Požega, Sisak – Zagreb ) za koji postoji opasnost da će spomenuta kabotaža smanjiti prihod ugovora o javnim uslugama ostvaren od putnika, osobito u pojedinim slučajevima gdje su dnevne migracije veće te potencijalno povećati obveze iz državnog proračuna. Isto tako naglašeno je kako su na sjednici Vijeća udruženja prezentirani raspravljani stavovi UITP-a (Union Internationale des Transports Publics) na predmetnu temu i njihov „Position paper“ oko pokrenutih pa zaustavljenih izmjena gore spomenute Uredbe u 2019. godini, izrađene studije ETF-a (European Transport Workers ' Federation) na temu utjecaja liberalizacije na

Smatramo da je postupak usklađivanja vozničkih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozničkih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije. Prema odredbama ZPCP-a usklađivanje vozničkih redova se provodi za sve međužupanijske linije koje nisu dio ugovora o javnoj usluzi. Stoga je potrebno i za međužupanijske linije do 100 km koje nisu uključene u javnu uslugu osigurati provođenje usklađivanja vozničkih redova.

<p>55 <b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b>  U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora. Novom odredbom članka 33.b stavak 2. točka a), odnosno člankom 17. Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama ZPCP predviđeno je da je prijevoznik dužan uz zahtjev za izdavanje dozvole, osim usklađenog voznog reda, priložiti dokaz o prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu (priložiti popis autobusa u vlasništva ili najmu i popis. Riječ je nedovoljno preciznoj zakonskoj odredbi, zbog čega će u praksi doći do značajnih problema u primjeni iste. Potrebno je precizno normirati da dokaz o prijevoznim kapaciteta predstavlja dokaz o posjedovanju stvarno potrebnih kapaciteta za održavanje svake konkretne linije pa se stoga predlaže u zakonski tekst unijeti odredba takvog sadržaja. Time će se izbjeći neodrživa situacija u kojoj prijevoznik posjeduje višestruko više dozvola od autobusa u vlasništvu ili najmu, odnosno situacija u kojoj je potpuno razvidno da takav prijevoznik očito ne raspolaže prijevoznim kapacitetima u smislu predmetne zakonske odredbe da bi mogao obavljati prijevoz na temelju svih izdanih dozvola. Takvo normiranje je u skladu s predloženom odredbom novog čl. 33. a st. 2., a kojom je propisano da dozvola nije prenosiva te da je može koristiti samo prijevoznik kojem je izdana, kao i sa odredbom čl. 41. st. 1. Zakona, a kojom je propisano da je prijevoznik dužan obavljati javni linijski prijevoz putnika na liniji za koju ima dozvolu ili pravo na prijevoz sukladno ugovoru o koncesiji ili ugovoru o javnoj usluzi u svoje ime, na vlastitu odgovornost i za vlastiti račun.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Nije moguće precizno propisati potreban broj vozila na određenoj liniji jer isto ovisi o tome da li prijevoznik sam obavlja prijevoz ili taj prijevoz obavlja u kooperaciji s drugim prijevoznicima ili angažira ugovorne prijevoznike. Prijevoznici u skladu s važećim propisima mogu obavljati prijevoz vozilima koja imaju u vlasništvu, najmu, zakupu, leasing-u i sl.</p>

56	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b>  U članak 33 d. Stavak e: Smatramo da je rok za neodržavanje dozvola od 3 dana uzastopce prekratak i nije pokazao pozitivne pomake u odnosu na Zakon o prijevozu NN 82/2013. godine gdje je bilo 5 dana uzastopce, pa predlažemo da se vrati na 5 dana uzastopce, te da se navede što su to opravdani, a što neopravdani razlozi neodržavanja linija. Također napominjemo da sukladno uredbi EZ 1073/2009 ne postoji takav oblik sankcija za neodržavanje EU Dozvola Zajednice, pa smatramo da ni nacionalno zakonodavstvo ne bi trebalo biti tako restriktivno prema tuzemnim dozvolama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Iz dosadašnje prakse Inspekcije cestovnog prometa razvidno je da je period od 5 dana neprihvatljiv zbog činjenice da za prijevoznike koji sukladno voznom redu prijevoz obavljaju samo radnim danima ili kraće ne bi bila primjenjiva odredba ukidanja linije. Rokom od 3 dana potiče se prijevoznika da ipak obavlja prijevoz sukladno izdanoj dozvoli, a u slučaju ekonomske neisplativosti prijevoznik može od izdavatelja dozvole zatražiti smanjenje prava kako bi se vozni red prilagodio stvarnom načinu na koji se prijevoz obavlja.</p>
57	<p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b>  Članak 33.d, Stavak e: Smatramo da je rok za neodržavanje dozvola od 3 dana uzastopce prekratak i nije pokazao pozitivne pomake u odnosu na Zakon o prijevozu NN 82/2013. godine gdje je bilo 5 dana uzastopce, pa predlažemo da se vrati na 5 dana uzastopce, te da se navede što su to opravdani, a što neopravdani razlozi neodržavanja linija. Također napominjemo da sukladno uredbi EZ 1073/2009 ne postoji takav oblik sankcija za neodržavanje EU Dozvola Zajednice, pa smatramo da ni nacionalno zakonodavstvo ne bi trebalo biti tako restriktivno prema tuzemnim dozvolama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Iz dosadašnje prakse Inspekcije cestovnog prometa razvidno je da je period od 5 dana neprihvatljiv zbog činjenice da za prijevoznike koji sukladno voznom redu prijevoz obavljaju samo radnim danima ili kraće ne bi bila primjenjiva odredba ukidanja linije. Rokom od 3 dana potiče se prijevoznika da ipak obavlja prijevoz sukladno izdanoj dozvoli, a u slučaju ekonomske neisplativosti prijevoznik može od izdavatelja dozvole zatražiti smanjenje prava kako bi se vozni red prilagodio stvarnom načinu na koji se prijevoz obavlja. Ako govorimo o EU dozvolama, na njih se ne primjenjuje postupak usklađivanja stoga mjera o neodržavanju kao uvjetu za oduzimanje izdane dozvole nije potrebna.</p>
58	<p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b>  Članak 33.d, Stavak e: Smatramo da je rok za neodržavanje dozvola od 3 dana uzastopce prekratak i nije pokazao pozitivne pomake u odnosu na Zakon o prijevozu NN 82/2013. godine gdje je bilo 5 dana uzastopce, pa predlažemo da se vrati na 5 dana uzastopce, te da se navede što su to opravdani, a što neopravdani razlozi neodržavanja linija. Također napominjemo da sukladno uredbi EZ 1073/2009 ne postoji takav oblik sankcija za neodržavanje EU Dozvola Zajednice, pa smatramo da ni nacionalno zakonodavstvo ne bi trebalo biti tako restriktivno prema tuzemnim dozvolama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Iz dosadašnje prakse Inspekcije cestovnog prometa razvidno je da je period od 5 dana neprihvatljiv zbog činjenice da za prijevoznike koji sukladno voznom redu prijevoz obavljaju samo radnim danima ili kraće ne bi bila primjenjiva odredba ukidanja linije. Rokom od 3 dana potiče se prijevoznika da ipak obavlja prijevoz sukladno izdanoj dozvoli, a u slučaju ekonomske neisplativosti prijevoznik može od izdavatelja dozvole zatražiti smanjenje prava kako bi se vozni red prilagodio stvarnom načinu na koji se prijevoz obavlja. Ako govorimo o EU dozvolama, na njih se ne primjenjuje postupak usklađivanja stoga mjera o neodržavanju kao uvjetu za oduzimanje izdane dozvole nije potrebna.</p>
59	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b>  Članak 33.d, Stavak e: Smatramo da je rok za neodržavanje dozvola od 3 dana uzastopce prekratak i nije pokazao pozitivne pomake u odnosu na Zakon o prijevozu NN 82/2013. godine gdje je bilo 5 dana uzastopce, pa predlažemo da se vrati na 5 dana uzastopce, te da se navede što su to opravdani, a što neopravdani razlozi neodržavanja linija. Također napominjemo da sukladno uredbi EZ 1073/2009 ne postoji takav oblik sankcija za neodržavanje EU Dozvola Zajednice, pa smatramo da ni nacionalno zakonodavstvo ne bi trebalo biti tako restriktivno prema tuzemnim dozvolama.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Iz dosadašnje prakse Inspekcije cestovnog prometa razvidno je da je period od 5 dana neprihvatljiv zbog činjenice da za prijevoznike koji sukladno voznom redu prijevoz obavljaju samo radnim danima ili kraće ne bi bila primjenjiva odredba ukidanja linije. Rokom od 3 dana potiče se prijevoznika da ipak obavlja prijevoz sukladno izdanoj dozvoli, a u slučaju ekonomske neisplativosti prijevoznik može od izdavatelja dozvole zatražiti smanjenje prava kako bi se vozni red prilagodio stvarnom načinu na koji se prijevoz obavlja. Ako govorimo o EU dozvolama, na njih se ne primjenjuje postupak usklađivanja stoga mjera o neodržavanju kao uvjetu za oduzimanje izdane dozvole nije potrebna.</p>



60	<p><b>UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b>  Uz čl. 33. b. - Kontradiktorno, u čl. 33. st.4. definirano da međužupanijske dozvole izdaje HGK. Do sada je izdavanje međužupanijskih dozvola i izmjene međužupanijskih voznih redova ovjeravalo isto tijelo. Uz čl. 33. c. - Dokaz o jednom zaposlenom vozaču i vlasništvu/najmu jednog vozila uvjet je za izdavanje jedne dozvole u idealnim okolnostima. Nije definirano koliko zaposlenih vozača i licenciranih vozila mora imati prijevoznik za obavljanje prijevoza prema više dozvola i kako će se gledati vozni redovi koji zahtijevaju posadu vozača. Ovaj uvjet treba brojčano dimenzionirati kako bi imao smisla.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Nije moguće precizno propisati potreban broj vozila na određenoj liniji jer isto ovisi o tome da li prijevoznik sam obavlja prijevoz ili taj prijevoz obavlja u kooperaciji s drugim prijevoznicima ili angažira ugovorne prijevoznike. Prijevoznici u skladu s važećim propisima mogu obavljati prijevoz vozilima koja imaju u vlasništvu, najmu, zakupu, leasing-u i sl.</p>
61	<p><b>FlixBus CEE South d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b>  • U članku 33b, stavku 1, predlažemo umjesto riječi „izvješća o usklađenim voznim redovima“ navesti „izvješću o registriranim voznim redovima“ • U članku 33b, stavku 2, predlažemo umjesto riječi „usklađenog voznog reda“ navesti „registriranog voznog reda“ o  Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije.</p>

62	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b></p> <p>U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje pojedinih članova HGK: U članku 33b., stavku 1., predlaže se umjesto riječi „izvješća o usklađenim voznim redovima“ navesti „izvješću o registriranim voznim redovima“. U članku 33b., stavku 2., predlaže se umjesto riječi „usklađenog voznog reda“ navesti „registriranog voznog reda“. Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije.</p>
----	--	---

63 **Autotrans d.d.**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.**  
Postavlja se pitanje odnose li se odredbe u vezi suglasnosti iz čl. 33.c st.2. na pravo na stajalište ili pravo na vršenje ukrcaja/iskrcaja putnika unutar iste županije – mreže linija (tzv. županijske kabotaže preko međuzupanijskih linija). Stav je članova Vijeća Udruženja cestovnog prometa da međuzupanijske linije ne smiju vršiti prijevoz putnika između odredišta unutar županije / ili na međuzupanijskim linijama do 100 km / a koje su pokrivene aktivnom mrežom i ugovorom o javnoj usluzi jer takav oblik prijevoza direktno smanjuje prihode javne usluge a samim tim traži veća izdavanja od strane državnog proračuna (neposredna šteta državnom proračunu). U Nacrtu u čl. 33.b, vezano uz izdavanje dozvola, predlaže se dodati odredbu iz čl. 33.c st.2. – „Zahtjev za obnovu dozvole mora sadržavati dokaz o prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu, itinerar u odgovarajućem mjerilu i pisani ugovor o zajedničkom obavljanju prijevoza, ako prijevoz obavljaju dva ili više prijevoznika te suglasnost jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba u kojima temeljem važećeg voznog reda obavlja prijevoz između više stajališta u jednoj županiji „– kako bi se primjenjivali isti kriteriji i za izdavanje i za obnovu postojećih dozvola. Nadalje, u čl. 33.b vezano uz izdavanje dozvola predlaže se dodati odredbu iz EU Uredbe 1071/2009 o uvjetima o poslovnom nastanu - čl.5.st.1. točka c). U čl. 33.c vezano uz obnovu dozvola, odnosno dio teksta koji glasi „...te suglasnost jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba u kojima temeljem važećeg voznog reda obavlja prijevoz između više stajališta u jednoj županiji“ Vijeće smatra kako je isti nejasno napisan. Postavlja se pitanje što ukoliko se obnavlja postojeća dozvola i nema suglasnosti JRS – briše li se stajalište ili se ne izdaje dozvola? Postojeće dozvole se ne mogu ukidati jer nema suglasnosti. U čl. 33.d vezano uz prestanak važenja dozvola, odnosno st.1. e) koji glasi „ako prijevoznik iz neopravdanih razloga ne obavlja prijevoz po dozvoli odnosno voznom redu uzastopce najmanje tri dana“ – Vijeće smatra kako se isti kriterij treba primjenjivati i na EU dozvole s kojima se obavlja unutarnji prijevoz jer je u protivnom ova odredba diskriminirajuća za nacionalne prijevoznike koji su ishodili međuzupanijske dozvole.

**Djelomično prihvaćen**  
Odredba iz članka 33.c. st. 2. odnosi se isključivo na mogućnost obavljanja ukrcaja/iskrcaja putnika između stajališta unutar jedne županije, a u kojoj se obavlja prijevoz kao javna usluga. Postupak izdavanja i ukidanja dozvola Zajednice za linijski prijevoz je reguliran Uredbom 1073/2009 te isti nije moguće propisivati Zakonom.

64	<p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b></p> <p>Čl. 33.b st.1. je kontradiktoran sa čl. 33. st. 4. u kojem je definirano da međužupanijske dozvole izdaje HGK. Čl. 33.b st.2a dokaz o jednom zaposlenom vozaču i vlasništvu/najmu jednog vozila uvjet je za izdavanje jedne dozvole u idealnim okolnostima. Nije definirano koliko zaposlenih vozača i licenciranih vozila mora imati prijevoznik za obavljanje prijevoza prema više dozvola i kako će se gledati vozni redovi koji zahtijevaju posade vozača. Ovaj uvjet treba brojčano dimenzionirati kako bi imao smisla. Čl. 33.c st.3. ukoliko se ne dobije suglasnost, prijevozniku se ipak treba obnoviti dozvola uz napomenu na voznom redu da unutar županije za koju nema suglasnost ne smije prevoziti putnike unutar relacija županije.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Nije moguće precizno propisati potreban broj vozila na određenoj liniji jer isto ovisi o tome da li prijevoznik sam obavlja prijevoz ili taj prijevoz obavlja u kooperaciji s drugim prijevoznicima ili angažira ugovorne prijevoznike. Prijevoznici u skladu s važećim propisima mogu obavljati prijevoz vozilima koja imaju u vlasništvu, najmu, zakupu, leasing-u i sl..</p>
65	<p><b>KREŠIMIR ČUMBREK PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.</b></p> <p>Članak 17 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• U članku 33b, stavku 1, predlažemo umjesto riječi „izvješća o usklađenim voznim redovima“ navesti „izvješću o registriranim voznim redovima“</li> <li>• U članku 33b, stavku 2, predlažemo umjesto riječi „usklađenog voznog reda“ navesti „registriranog voznog reda“</li> </ul> <p>Obrazloženje: postupak usklađivanja voznih redova ograničava setom pravila otvaranje novih linija i poduzetničke slobode korištenjem mehanizama poput zaštitnih vremena koja nemaju svoje opravdanje u ekonomskom, a niti u prometnom smislu; omogućavanje slobodnog formiranja voznih redova, sustav u kojem je država formirala administrativne prepreke za komercijalnu aktivnost intenzivno se napušta u zemljama EU od 2010-ih godina; omogućit će povećanje ponude polazaka prema postojećim kao i prema novim destinacijama, te u konačnici utjecati na smanjenje korištenja privatnih automobila i ekološki prihvatljiviji prijevoz. Iznimno je bitno odmah po donošenju novog zakona, odmah otvoriti proces registracije novih linija, osobito imajući u vidu da od kraja 2016. godine nije pokrenuta niti jedna nova linija u RH.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije.</p>

66

**SAMOBORČEK EU GRUPA d.o.o.  
PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I  
DOPUNAMA, Članak 17.**

ČLANAK 33.b – Stavak 2., podstavak a) izmijeniti :  
Dokaz o dovoljnim prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu (priložiti popis licenciranih autobusa u vlasništvu ili najmu, koji broj ne smije biti manji od 30 % broja izdanih dozvola na kojima je prijevoznik upisan kao nositelj ili kooperant i popis zaposlenih vozača s dokazom o prijavi na mirovinsko i zdravstveno osiguranje).  
Obrazloženje: S obzirom na to da se na tržištu prijevoznih usluga pojavljuju trgovačka društva sa svega par licenciranih autobusa, a nositelji su preko stotinu dozvola, razvidno je da istima nije primarna djelatnost prijevoz, već se isti bave različitim vidovima posredničkih i agencijskih usluga. Zbog toga je potrebno područje izdavanja dozvola detaljnije i jasnije definirati. Nelogična je situacija da je prijevoznik nositelj preko 150 dozvola za koje je o obnašanju prijevoza potrebno preko 200 autobusa, a prijevoznik ima licenciranih svega 5 autobusa?! Ovim Zakonom treba dodatno pojačati mehanizme da se spriječe različiti oblici surogat prijevoza i posredništva, kao i da se pojednostavi način izdavanja dozvola i kontrola poštivanja dokumentacije koja je u prilogu dozvola.

**Nije prihvaćen**

Nije moguće precizno propisati potreban broj vozila na određenoj liniji jer isto ovisi o tome da li prijevoznik sam obavlja prijevoz ili taj prijevoz obavlja u kooperaciji s drugim prijevoznicima ili angažira ugovorne prijevoznike. Prijevoznici u skladu s važećim propisima mogu obavljati prijevoz vozilima koja imaju u vlasništvu, najmu, zakupu, leasing-u i sl.

67 HGK

**PROJEKAT ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 17.**

Članovi Vijeća Udruženja cestovnog prometa primjećuju kako su članci 33.a do 33.d. unijeti u tekst Nacrta nakon završetka rada Radne grupe MMPI. Postavlja se pitanje odnose li se odredbe u vezi suglasnosti iz čl. 33.c st.2. na pravo na stajalište ili pravo na vršenje ukrcaja/iskrcaja putnika unutar iste županije – mreže linija (tzv. županijske kabotaže preko međužupanijskih linija). Stav je Vijeća da međužupanijske linije ne smiju vršiti prijevoz putnika između odredišta unutar županije / ili na međužupanijskim linijama do 100 km / a koje su pokrivene aktivnom mrežom i ugovorom o javnoj usluzi jer takav oblik prijevoza direktno smanjuje prihode javne usluge a samim tim traži veća izdavanja od strane državnog proračuna (neposredna šteta državnom proračunu). U Nacrtu u čl. 33.b, vezano uz izdavanje dozvola, predlaže se dodati odredbu iz čl. 33.c st.2. – „Zahtjev za obnovu dozvole mora sadržavati dokaz o prijevoznim kapacitetima i najmanje jednom zaposlenom vozaču po autobusu, itinerar u odgovarajućem mjerilu i pisani ugovor o zajedničkom obavljanju prijevoza, ako prijevoz obavljaju dva ili više prijevoznika te suglasnost jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba u kojima temeljem važećeg voznog reda obavlja prijevoz između više stajališta u jednoj županiji „– kako bi se primjenjivali isti kriteriji i za izdavanje i za obnovu postojećih dozvola. Nadalje, u čl. 33.b vezano uz izdavanje dozvola predlaže se dodati odredbu iz EU Uredbe 1071/2009 o uvjetima o poslovnom nastanu - čl.5.st.1. točka c). U čl. 33.c vezano uz obnovu dozvola, odnosno dio teksta koji glasi „...te suglasnost jedinice područne (regionalne) samouprave odnosno Grada Zagreba u kojima temeljem važećeg voznog reda obavlja prijevoz između više stajališta u jednoj županiji“ Vijeće smatra kako je isti nejasno napisan. Postavlja se pitanje što ukoliko se obnavlja postojeća dozvola i nema suglasnosti JRS – briše li se stajalište ili se ne izdaje dozvola? Postojeće dozvole se ne mogu ukidati jer nema suglasnosti. U čl. 33.d vezano uz prestanak važenja dozvola, odnosno st.1. e) koji glasi „ako prijevoznik iz neopravdanih razloga ne obavlja prijevoz po dozvoli odnosno voznom redu uzastopce najmanje tri dana“ – Vijeće smatra kako se isti kriterij treba primjenjivati i na EU dozvole s kojima se obavlja unutarnji prijevoz jer je u protivnom ova odredba diskriminirajuća za nacionalne prijevoznike koji su ishodili međužupanijske dozvole.

**Djelomično prihvaćen**

Odredba iz članka 33.c. st. 2. odnosi se isključivo na mogućnost obavljanja ukrcaja/iskrcaja putnika između stajališta unutar jedne županije, a u kojoj se obavlja prijevoz kao javna usluga. Postupak izdavanja i ukidanja dozvola Zajednice za linijski prijevoz je reguliran Uredbom 1073/2009 te isti nije moguće propisivati Zakonom.

68	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 19.</b>  U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora. U odnosu na dodani stavak 2., predlaže se da vozna karta sadrži minimalno sljedeće podatke: datum putovanja, relaciju putovanja sukladno izdanoj dozvoli i naziv prijevoznika. Na ovaj način osiguralo bi se da svaki putnik jasno zna svoja prava koja proizlaze iz ugovornog odnosa njega i prijevoznika (tko ga vozi, kamo ga vozi i sl.).</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>
69	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 19.</b>  U članku 36. predloženo je da se dodaje novi stavak 2. koji glasi: „Vozna karta mora sadržavati datum putovanja na karti ili nekom drugom dokumentu povezanom s kartom, osim ako je karta izdana kao godišnja ili mjesečna karta.“ Predlažemo izmjenu teksta predmetnog stavka na način da se u isti uz datum putovanja dodaju i elementi: - relacija putovanja sukladno izdanoj dozvoli i - naziv prijevoznika.</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>
70	<p><b>Dalibor Džono</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 19.</b>  Tko je izdao kartu ako je karta kupljena elektronički ( app. GetByBus i sl). Svrshishodnije bi bilo da članka glasi: prijevoznik ili druga pravna ili fizička osoba koja izdaje kartu u ime i za račun prijevoznika, dužne su svakom putniku izdati kartu sukladno odredbama ovoga Zakona. Ovo iz razloga jer često se putem app. izdaju karte putnicima , a koje nisu u skladu s izdanim dozvolama, a prijevoznik se "brani" da oni nisu izdali karte te da isto nije njihova krivnja.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da je prijevoznik odgovoran za prodaju vozničkih karata u skladu s važećim propisima, a on svoje odnose sa drugim prodavateljima uređuje posebnim ugovorom.</p>
71	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 20.</b>  U članku 39. Dodaje se novi Stavak 3. i Stavak 4.:  (3) Iznimno ukoliko se radi o ekonomski neisplativom županijskom linijskom prijevozu, na pojedinim linijama, prijevoznik može nastaviti obavljanje prijevoza i na tim linijama ukoliko mu je od strane nadležnog županijskog tijela dodijeljena koncesija i to na rok ne duži od dvije godine, odnosno do provedbe natječaja za izbor operatera za obavljanje javne usluge na području cijele županije. (4) Linije iz stavka 3. ovoga članka podliježu davanju koncesijske naknade operateru da obavlja taj prijevoz po istom principu kao i za koncesiju u javnoj usluzi koju sufinanciraju MMPI u iznosu do najviše 75% i jedinica područne (regionalne) samouprave 25% ugovorenog iznosa koncesijske naknade.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedenim člankom uređuje se postupak trajne obustave prjevoza prema izdanim dozvolama.</p>

72	<p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 20.</b>  U članku 39. dodati novi Stavak 3. i Stavak 4.: (3) Iznimno ukoliko se radi o ekonomski neisplativom županijskom linijskom prijevozu, na pojedinim linijama, prijevoznik može nastaviti obavljanje prijevoza i na tim linijama ukoliko mu je od strane nadležnog županijskog tijela dodijeljena koncesija i to na rok ne duži od dvije godine, odnosno do provedbe natječaja za izbor operatera za obavljanje javne usluge na području cijele županije. (4) Linije iz stavka 3. ovoga članka podliježu davanju koncesijske naknade operateru da obavlja taj prijevoz po istom principu kao i za koncesiju u javnoj usluzi koju sufinanciraju MMPI u iznosu do najviše 75% i jedinica područne (regionalne) samouprave 25% ugovorenog iznosa koncesijske naknade.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedenim člankom uređuje se postupak trajne obustave prijevoza prema izdanim dozvolama.</p>
73	<p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 20.</b>  U članku 39. dodati novi Stavak 3. i Stavak 4.: (3) Iznimno ukoliko se radi o ekonomski neisplativom županijskom linijskom prijevozu, na pojedinim linijama, prijevoznik može nastaviti obavljanje prijevoza i na tim linijama ukoliko mu je od strane nadležnog županijskog tijela dodijeljena koncesija i to na rok ne duži od dvije godine, odnosno do provedbe natječaja za izbor operatera za obavljanje javne usluge na području cijele županije. (4) Linije iz stavka 3. ovoga članka podliježu davanju koncesijske naknade operateru da obavlja taj prijevoz po istom principu kao i za koncesiju u javnoj usluzi koju sufinanciraju MMPI u iznosu do najviše 75% i jedinica područne (regionalne) samouprave 25% ugovorenog iznosa koncesijske naknade.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedenim člankom uređuje se postupak trajne obustave prijevoza prema izdanim dozvolama.</p>
74	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 20.</b>  U članku 39. dodati novi Stavak 3. i Stavak 4.: (3) Iznimno ukoliko se radi o ekonomski neisplativom županijskom linijskom prijevozu, na pojedinim linijama, prijevoznik može nastaviti obavljanje prijevoza i na tim linijama ukoliko mu je od strane nadležnog županijskog tijela dodijeljena koncesija i to na rok ne duži od dvije godine, odnosno do provedbe natječaja za izbor operatera za obavljanje javne usluge na području cijele županije. (4) Linije iz stavka 3. ovoga članka podliježu davanju koncesijske naknade operateru da obavlja taj prijevoz po istom principu kao i za koncesiju u javnoj usluzi koju sufinanciraju MMPI u iznosu do najviše 75% i jedinica područne (regionalne) samouprave 25% ugovorenog iznosa koncesijske naknade.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedenim člankom uređuje se postupak trajne obustave prijevoza prema izdanim dozvolama.</p>



75	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 20.</b>  U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora. Predlaže se ne brisati cijeli dosadašnji stavak 10. u članku 39., već samo dio teksta: "samo taj dio linije ili" tako da stavak 10. glasi: „(10) Ako prijevoznik ne obavlja prijevoz u skladu s odredbama stavka 7. ovoga članka na dijelu linije ili ne obavlja prijevoz na samo određenom polasku, rješenjem će se ukinuti samo određeni polazak.“ Predlaže se brisati samo polazak koji se ne obavlja jer na dozvolama ima i više polazaka koji se uredno održavaju te je neprihvatljivo brisati cijelu dozvolu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Zakonom je prijevozniku omogućena izmjena voznog reda na način da se brišu stajališta, polasci ili skraćuje linija te je na taj način omogućeno prilagoditi vozni red stvarnom načinu održavanja.</p>
76	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 20.</b>  U članku 39., stavak 10., Zakona o prijevozu u cestovnom prometu predloženo je: „Stavak 10. briše se.“ Predlažemo da se članku 39. stavak 10. Zakona iza riječi ukinuti briše tekst "samo taj dio linije ili" te bi na taj način tekst predmetnog stavka bio: „(10) Ako prijevoznik ne obavlja prijevoz u skladu s odredbama stavka 7. ovoga članka na dijelu linije ili ne obavlja prijevoz na samo određenom polasku, rješenjem će se ukinuti samo određeni polazak.“ Komentar: Brisati samo polazak koji se ne obavlja, jer na dozvolama ima više polazaka koji se uredno održavaju, te je neprihvatljivo brisati cijelu dozvolu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Zakonom je prijevozniku omogućena izmjena voznog reda na način da se brišu stajališta, polasci ili skraćuje linija te je na taj način omogućeno prilagoditi vozni red stvarnom načinu održavanja.</p>
77	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 21.</b>  Smatramo da u duhu nadolazeće liberalizacije i otvaranja tržišta skraćivanje podvozarstva na samo 90 dana je kontraproduktivno i ograničavajuće za poduzetništvo, te smatramo da treba ostati 180 dana kako je u postojećem Zakonu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Podvozarstvo kao opcija podugovaranja prijevoza osmišljeno je da bi se prijevozniku omogućilo da angažira tuđe prijevozne kapacitete kad su u pitanju sezonske linije, u periodu povećane potražnje za prijevozom ili u slučaju nedostatka svojih prijevoznih kapaciteta kako bi se nastavio prijevoz sukladno izdanoj dozvoli i pripadajućem voznom redu te kao takav predstavlja iznimku, a ne pravilo. Zakon poznaje i mogućnost upisivanja kooperanta na izdanu dozvolu čime drugi prijevoznik prihvaća sva prava i obveze koje se odnose na način obavljanja prijevoza na izdanoj dozvoli.</p>
78	<p><b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 21.</b>  Smatramo da u duhu nadolazeće liberalizacije i otvaranja tržišta skraćivanje podvozarstva na samo 90 dana je kontraproduktivno i ograničavajuće za poduzetništvo, te smatramo da treba ostati 180 dana kako je u postojećem Zakonu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Podvozarstvo kao opcija podugovaranja prijevoza osmišljeno je da bi se prijevozniku omogućilo da angažira tuđe prijevozne kapacitete kad su u pitanju sezonske linije, u periodu povećane potražnje za prijevozom ili u slučaju nedostatka svojih prijevoznih kapaciteta kako bi se nastavio prijevoz sukladno izdanoj dozvoli i pripadajućem voznom redu te kao takav predstavlja iznimku, a ne pravilo. Zakon poznaje i mogućnost upisivanja kooperanta na izdanu dozvolu čime drugi prijevoznik prihvaća sva prava i obveze koje se odnose na način obavljanja prijevoza na izdanoj dozvoli.</p>

79	<p><b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 21.</b>  Smatramo da u duhu nadolazeće liberalizacije i otvaranja tržišta skraćivanje podvozarstva na samo 90 dana je kontraproduktivno i ograničavajuće za poduzetništvo, te smatramo da treba ostati 180 dana kako je u postojećem Zakonu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Podvozarstvo kao opcija podugovaranja prijevoza osmišljeno je da bi se prijevozniku omogućilo da angažira tuđe prijevozne kapacitete kad su u pitanju sezonske linije, u periodu povećane potražnje za prijevozom ili u slučaju nedostatka svojih prijevoznih kapaciteta kako bi se nastavio prijevoz sukladno izdanoj dozvoli i pripadajućem voznom redu te kao takav predstavlja iznimku, a ne pravilo. Zakon poznaje i mogućnost upisivanja kooperanta na izdanu dozvolu čime drugi prijevoznik prihvaća sva prava i obveze koje se odnose na način obavljanja prijevoza na izdanoj dozvoli.</p>
80	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 21.</b>  Smatramo da u duhu nadolazeće liberalizacije i otvaranja tržišta skraćivanje podvozarstva na samo 90 dana je kontraproduktivno i ograničavajuće za poduzetništvo, te smatramo da treba ostati 180 dana kako je u postojećem Zakonu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Podvozarstvo kao opcija podugovaranja prijevoza osmišljeno je da bi se prijevozniku omogućilo da angažira tuđe prijevozne kapacitete kad su u pitanju sezonske linije, u periodu povećane potražnje za prijevozom ili u slučaju nedostatka svojih prijevoznih kapaciteta kako bi se nastavio prijevoz sukladno izdanoj dozvoli i pripadajućem voznom redu te kao takav predstavlja iznimku, a ne pravilo. Zakon poznaje i mogućnost upisivanja kooperanta na izdanu dozvolu čime drugi prijevoznik prihvaća sva prava i obveze koje se odnose na način obavljanja prijevoza na izdanoj dozvoli.</p>
81	<p><b>Luka Marinovic</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 25.</b>  Poštovani, Prijedlog dodatka za potrebe dobivanja Licence pod stavkom 4 ovog Zakona, dodati još jednu točku 9.: 9. Predstavio je plan rada tehničke službe nadzora automatiziranog prijevoza, koja će biti dostupna tijekom cjelodnevnog / cijelo-noćnog rada automatiziranog prijevoza putnika. Time se želi napomenuti, kako tehnička služba nadzora mora biti dostupna u vrijeme rada automatiziranog prijevoza putnika. A ne da se dogodi nesreća s dionikom (vozilom) automatiziranog cestovnog prijevoza putnika, pa da se čeka na dostupnost tehničke službe do početka rada (do jutra od 8h ili do ponedjeljka). Lijep pozdrav, Luka Marinović</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>
82	<p><b>Dalibor Džono</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 25.</b>  u točki 2. zaustavljanje ovakvih vozila, kao i prethodno odobrenih taksi vozila na stajalištima JP u gradovima, pogotovu u turističkim destinacijama dovodi do toga da vozila JGP i prigradskog prijevoza vrlo često , zbog zauzetosti stajališta JP taksi vozilima, a sada i automatiziranim vozilima, putnike ukrcavaju i iskrcavaju na sred kolničkog traka, čime dolazi do zastoja u prometu i do ugrožavanja sigurnosti prometa na cestama odnosno svih sudionika u prometu. isto izbaciti iz Zakona jednako kao i taksi vozila, a stajališta JP u gradovima ostaviti isključivo za gradski i prigradski promet u linijskom prijevozu putnika</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>

<p>83 <b>HGK</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b> U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje, odnosno primjedbu članice iz prometnog sektora. Primjedba se odnosi na predloženo rješenje u vidu dodanog stavka 7., a kojim se daje mogućnost prijevozniku da, ako mu kolodvor nije u propisanom roku dostavio suglasnost iz stavka 4. ZPCP (suglasnost za korištenje kolodvora), „može koristiti i druga stajališta“ (umjesto kolodvora). Na predloženi način ne bi bila osigurana mogućnost kontrole urednosti obavljanja prijevoza sukladno izdanim dozvolama za međunarodni prijevoz putnika, a koju kontrolu suglasno odredbi članka 101. ZPCP vrše kolodvori, koji su dužni o toj činjenici u propisanom roku obavještavati MMPI. Ako bi takva kontrola izostala, nositeljima takvih dozvola bi bila otvorena mogućnost postupati po svojoj volji, čak i ne obavljati prijevoz sukladno dozvoli, čak i ne obavljati prijevoz kako je to propisano Zakonom u članku 39. st. 7., i dozvolom, a bez mogućnosti da se na njih primjeni sankcija propisana tom odredbom (mjera trajne obustave prijevoza na pojedinoj liniji ili voznom redu). Radi toga se i ova odredba u konačnici može smatrati diskriminatornom u odnosu na prijevoznike koji obavljaju unutarnji prijevoz i koji imaju obvezu koristiti kolodvore te nemaju mogućnost pristajati na stajalištu izvan kolodvora. Također, pojam „druga stajališta“ nije određen nijednom zakonskom odredbom pa nije jasno o kakvom se mjestu radi, koje je tijelo ovlašteno odrediti predmetna „druga stajališta“, kakve uvjete ista moraju zadovoljiti i koje će tijelo nadzirati ispunjenje uvjeta za tzv. druga stajališta. Potrebno je istaknuti da tzv. „druga stajališta“ ne raspolažu nikakvim sigurnosnim, a ni drugim karakteristikama potrebnim za siguran boravak putnika tijekom čekanja autobusa, odnosno tijekom ukrcaja i iskrcaja u autobus. Stoga korištenje takvih stajališta, iako u blizini postoji autobusni kolodvor, predstavlja nesrazmjern sigurnosni rizik. Predlaže se brisati predmetnu odredbu.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>
<p>84 <b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b> U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>

85	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b></p> <p>• U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>
86	<p><b>AUTOTRANSPORT D.D.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b></p> <p>U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b></p> <p>JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>

<p>87 <b>Čazmatrans Vukovar d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b></p> <p>• U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međužupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b></p> <p>JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>
--	--

<p>88 <b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>  • U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>
<p>89 <b>Čazmatrans Promet d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>  U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>

<p>90</p>	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>  • U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o  <b>Obrazloženje:</b> Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>
<p>91</p>	<p><b>ČAZMATRANS - NOVA d.o.o.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>  U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>

<p>92</p>	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>  U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora. U odnosu na dodani stavak 7., predlaže se da isti glasi: „(7) Ukoliko suglasnost iz stavka 4. ovoga članka nije moguće pribaviti, kolodvor je dužan prijevozniku obrazložiti razloge i osigurati prvi slobodni termin najbliži traženom terminu (vremenu polaska).“ Odredbama članaka 98.-101. Zakona pobliže su uređena sva bitna pitanja mjesta i uloge kolodvora u sustavu prijevoza putnika, dok su odredbama Pravilnika detaljno razrađena pitanja opremljenosti kolodvora, usluge koje se obavljaju u sklopu kolodvorske djelatnosti na autobusnim kolodvorima, sadržaj i način vođenja očevidnika o polascima i dolascima autobusa itd.. Temeljem svega prije spomenutog jasno je vidljiva uloga i važnost autobusnih kolodvora kako u prometnom odvijanju ( gdje pruža usluge prijevoznicima ), regulatornom ( suglasnosti i dolasci/odlasci ) ali isto tako i u infrastrukturalnoj ali i sigurnosnoj funkciji ( gdje pruža uslugu putnicima ). AK mora i treba imati svoju ulogu u prijevozu putnika, jer ako će prijevoznik moći koristiti i druga stajališta za koja je ishodio suglasnost jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba na području koje se nalazi stajalište utvrđeno u voznom redu, isto će se koristiti i „ciljano“ podnositi zahtjevi za ona vremena koja su „vršna“ i tada se dolazi do "izbjegavanja" korištenja kolodvora a nakon toga će po dobivanju dozvole mijenjati vozni red na željena vremena, a koja su vjerojatno i prihvatljiva kolodvorima za prihvat i otpremu. Naravno sve to iz više razloga : izbjegavanje plaćanja kolodvorskih pristojbi, ispravnosti obavljanja prijevoza sukladno izdanoj dozvoli, i sl., a rezultat svega je da će nastati nered, odnosno da se može voziti tko hoće, što hoće i kad hoće, bez obveze zaustavljanja na AK-ima. Sa izbjegavanjem određenih linija o obvezi pristajanja na AK dovodimo u pitanje diskriminacije onih koji dolaze na AK jer plaćaju naknadu, jer su kontrolirani (obveza AK izvijestiti inspekciju o neurednom obavljanju prijevoza) itd. Nadalje, pitanje objekata i pripadajuće infrastrukture i njene opstojnosti ukoliko se izbjegava obveza pristajanja, kao i radnika pri AK, a u HR se uložilo, ulaže i planira ulagati u nove objekte. Članica je mišljenja kako ovakvi stavovi predstavljaju ozbiljnu prijetnju stabilnosti i uređenosti tržišta.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu propisana je obaveza pristajanja na autobusne kolodvore u gradovima u kojima postoje autobusni kolodvori. Zbog mogućeg preopterećenja kapaciteta kojima isti raspolažu otvara se mogućnost da gradovi odrede alternativna stajališta za prihvat onih autobusa koji nisu u mogućnosti koristiti kolodvore čime su uz prihvatljivo obrazloženje odbijeni od strane kolodvora. Mogućnost korekcije traženog vremena pristajanja na peronima stvar je poslovnog dogovora upravitelja kolodvora i prijevoznika te kao takva ne bi trebala biti dodatno propisana odredbama ovog Zakona. Također, ovim se otvara i mogućnost da gradovi organiziraju promet na području kojim upravljaju tako da npr. autobusi koji prometuju na dužim relacijama, npr. međunarodne linije, ne ulaze u središta gradova u kojima se često takvi kolodvori nalaze, već koriste stajališta na širem području grada kako bi se smanjilo prometne gužve, smanjilo zagađenje u središtima gradova kao i skratilo vrijeme putovanja do krajnjih odredišta.</p>
<p>93</p>	<p><b>UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>  Stavak 7. predložimo izmijeniti na način da glasi: (7) Ukoliko suglasnost iz stavka 4., 5. i 6. ovoga članka nije moguće pribaviti u traženom terminu, kolodvor je dužan prijevozniku obrazložiti razloge i osigurati prvi slobodni termin unutar perioda od 30 minuta od traženog termina (vremena polaska).“ Primjedba se odnosi na predloženo rješenje u stavku 7. kojim se daje mogućnost prijevozniku koji obavlja prijevoz putnika na temelju dozvole Zajednice da, ako mu kolodvor nije u propisanom roku dostavio suglasnost</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Smatramo da je postupak usklađivanja voznih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja voznih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije. JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora</p>



iz stavka 4. ZPCP (suglasnost za korištenje kolodvora), „može koristiti i druga stajališta“ (umjesto kolodvora). Na predloženi način ne bi bila osigurana mogućnost kontrole urednosti obavljanja prijevoza sukladno izdanim dozvolama za međunarodni prijevoz putnika, koju kontrolu suglasno odredbi članka 101. ZPCP vrše kolodvori, koji su dužni o toj činjenici u propisanom roku obavještavati MMPI. Kada bi takva kontrola izostala, nositeljima takvih dozvola bila bi otvorena mogućnost postupati po svojoj volji, čak i ne obavljati prijevoz sukladno dozvoli, čak i ne obavljati prijevoz kako je to propisano važećim Zakonom u čl. 39. st. 7. i dozvolom, a bez mogućnosti da se na njih primjeni sankcija propisana tom odredbom (mjera trajne obustave prijevoza na pojedinoj liniji ili voznom redu). Radi toga se i ova odredba u konačnici može smatrati diskriminatornom u odnosu na prijevoznike koji obavljaju unutarnji prijevoz i koji imaju obvezu koristiti kolodvore te nemaju mogućnost pristajati na stajalištu izvan kolodvora. Također, pojam „druga stajališta“ nije određen nijednom zakonskom odredbom pa nije jasno o kakvom se mjestu radi, koje je tijelo ovlašteno odrediti predmetna „druga stajališta“, kakve uvjete ista moraju zadovoljiti i koje će tijelo nadzirati ispunjenje uvjeta za tzv. druga stajališta. I ovdje ponovno naglašavamo da je predmetna odredba u suprotnosti s ostalim odredbama istog zakona koje detaljno uređuju svrhu i funkciju autobusnih kolodvora u prijevozu putnika, a koje prepoznaje i UREDBA (EU) br. 181/2011 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004. Novim stavkom 7. u članku 63., prijevoznici na komercijalnim linijama zadirali bi u druge oblike prijevoza putnika, za dio kojih se očekuje sufinanciranje kroz javnu uslugu i slično. Sukladno Nacrtu Zakona, prijevoznici bi mogli dobiti gradska stajališta i ugibališta koja su predviđena za druge oblike prijevoza putnika te izbjegli autobusni kolodvor čime bi se direktno negativno utjecalo na prihode kolodvora, kroz nemogućnost naplate peronizacije i ostalih kolodvorskih davanja. Također, ovdje se dovodi u neravnopravan položaj ostale prijevoznike te i sam kolodvor u opasnost od kazne jer neće moći obavljati svoju dužnost prema Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture o izvještavanju o neodržanim linijama. Autobusni kolodvori nemaju instrumente kontrolirati i pratiti redovitost prometovanja na međunarodnim linijama kako to mogu u unutarnjem prometu temeljem izdanih dozvola. Dozvoljavanje kabotaže na međunarodnim linijama dovelo bi i do lošije usluge prijevoza jer je česta praksa u međunarodnom cestovnom prijevozu putnika da se linije u zadnji tren otkazuju ili prometuju s velikim zakašnjenjem, a u kojem slučaju putnik nema direktnu komunikaciju s odabranim prijevoznikom, ni s kolodvorom, s obzirom da je isti zaobiđen. U tom kontekstu, važno je povesti računa o ranije spomenutoj Uredbi 181/2011 o pravima putnika koja govori o pružanju odgovarajuće skrbi i informacija pri otkazu putovanja ili znatnih kašnjenja i važnoj ulozi kolodvora za ispunjavanje obveza prema putnicima. Autobusne kolodvore kao i prijevoz u cjelini očekuje

udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta. Nije moguće precizno propisati potreban broj vozila na određenoj liniji jer isto ovisi o tome da li prijevoznik sam obavlja prijevoz ili taj prijevoz obavlja u kooperaciji s drugim prijevoznicima ili angažira ugovorne prijevoznike. Prijevoznici u skladu s važećim propisima mogu obavljati prijevoz vozilima koja imaju u vlasništvu, najmu, zakupu, leasing-u i sl. Kontrolu prometovanja sukladno izdanim dozvolama obavlja Inspekcija cestovnog prometa bez obzira na to da li se radi o autobusnom kolodvoru ili stajalištu koje to nije.

velika tranzicija kao i poticaj građanima da koriste javni prijevoz kroz model integriranog prijevoza. Moramo biti svjesni kako je potrebno da u toj tranziciji autobusni kolodvori imaju značajnu ulogu. Stoga je kolodvorima potrebno osigurati održivost i razvoj. Čl. 100. U mjestu u kojem postoji autobusni kolodvor prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika na županijskim, međuzupanijskim i međunarodnim linijama dužan je koristiti se tim autobusnim kolodvorom, osim na linijama kraćim od 40 kilometara. Ne može dozvola zajednice imati povlasticu u odnosu na županijsku i međuzupanijsku dozvolu i ne koristiti autobusni kolodvor.

- 94 **FlixBus CEE South d.o.o.**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.**
- U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“
  - U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora.

**Nije prihvaćen**  
 JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.

**PROJEKAT ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.**

U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje pojedinih članova HGK: U članku 63., u novopredloženi stavak 5. predlaže se dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“ U članku 63., u novopredloženi stavak 7. predlaže se dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa zakonom kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama ." Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora.

**Djelomično prihvaćen**

JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.

96 **Autotrans d.d.**  
**PROJEKAT ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.**  
U članku 63. predloženo je da se dodaje se stavak 5. koji glasi: „ (5) Ukoliko suglasnost iz stavka 4. ovoga članka nije moguće pribaviti, prijevoznik može koristiti i druga stajališta za koja je ishodio suglasnost jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba na području koje se nalazi stajalište utvrđeno u voznom redu.“. Predlažemo izmjenu teksta Članka 63. novog stavka 5.: „(5) Ukoliko suglasnost iz stavka 4. ovoga članka nije moguće pribaviti, kolodvor je dužan prijevozniku obrazložiti razloge i osigurati prvi slobodni termin najbliži traženom terminu (vremenu polaska).“ Komentar: Odredbom članka 98.-101. Zakona pobliže su uređena sva bitna pitanja mjesta i uloge kolodvora u sustavu prijevoza putnika, dok su odredbama Pravilnika detaljno razrađena pitanja opremljenosti kolodvora, usluge koje se obavljaju u sklopu kolodvorske djelatnosti na autobusnim kolodvorima, sadržaj i način vođenja očevidnika o polascima i dolascima autobusa itd.. Temeljem svega prije spomenutog jasno je vidljiva uloga i važnost autobusnih kolodvora kako u prometnom odvijanju (gdje pruža usluge prijevoznicima), regulatornom (suglasnosti i dolasci/odlasci) ali isto tako i u infrastrukturnoj ali i sigurnosnoj funkciji (gdje pruža uslugu putnicima). Autobusni kolodvor mora i treba imati svoju ulogu u prijevozu putnika, jer ako će prijevoznik moći koristiti i druga stajališta za koja je ishodio suglasnost jedinice lokalne samouprave, odnosno Grada Zagreba na području koje se nalazi stajalište utvrđeno u voznom redu, isto će se koristiti i „ciljano“ podnositi zahtjevi za ona vremena koja su „vršna“ i tada se dolazi do "izbjegavanja" korištenja kolodvora a nakon toga će po dobivanju dozvole mijenjati vozni red na željena vremena, a koja su vjerojatno i prihvatljiva kolodvorima za prihvati i otpremu. Naravno sve to iz više razloga kao npr. izbjegavanje plaćanja kolodvorskih pristojbi, ispravnosti obavljanja prijevoza sukladno izdanoj dozvoli, i sl., a rezultat svega je da će nastati nered, odnosno da se može voziti tko hoće, što hoće i kad hoće, a bez obveze zaustavljanja na autobusnim kolodvorima. Sa izbjegavanjem određenih linija o obvezi pristajanja na autobusnom kolodvoru dovodimo u pitanje diskriminacije onih koji dolaze na autobusni kolodvor jer plaćaju naknadu, jer su kontrolirani (obveza autobusnih kolodvora je izvjestiti inspekciju o neurednom obavljanju prijevoza) itd. Nadalje, pitanje objekata i pripadajuće infrastrukture i njene opstojnosti ukoliko se izbjegava obveza pristajanja, kao i zaposlenih pri autobusnom kolodvoru, a u RH se uložilo, ulaže i planira ulagati u nove objekte. Ovakvi stavovi su ozbiljna prijetnja stabilnosti i uređenosti tržišta.

**Nije prihvaćen**  
Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu propisana je obaveza pristajanja na autobusne kolodvore u gradovima u kojima postoje autobusni kolodvori. Zbog mogućeg preopterećenja kapaciteta kojima isti raspolažu otvara se mogućnost da gradovi odrede alternativna stajališta za prihvati onih autobusa koji nisu u mogućnosti koristiti kolodvore čime su uz prihvatljivo obrazloženje odbijeni od strane kolodvora. Mogućnost korekcije traženog vremena pristajanja na peronima stvar je poslovnog dogovora upravitelja kolodvora i prijevoznika te kao takva ne bi trebala biti dodatno propisana odredbama ovog Zakona. Također, ovim se otvara i mogućnost da gradovi organiziraju promet na području kojim upravljaju tako da npr. autobusi koji prometuju na dužim relacijama, npr. međunarodne linije, ne ulaze u središta gradova u kojima se često takvi kolodvori nalaze, već koriste stajališta na širem području grada kako bi se smanjilo prometne gužve, smanjilo zagađenje u središtima gradova kao i skratilo vrijeme putovanja do krajnjih odredišta.

97	<p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b> Čl. 100. ZPCP-a propisuje da u mjestu u kojem postoji autobusni kolodvor prijevoznik koji obavlja javni linijski prijevoz putnika na županijskim, međuzupanijskim i međunarodnim linijama dužan je koristiti se tim autobusnim kolodvorom, osim na linijama kraćim od 40 kilometara. Ne može dozvola zajednice imati povlasticu u odnosu na županijsku i međuzupanijsku dozvolu i ne koristiti autobusni kolodvor.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije. Sve kategorije linija (međunarodne, međuzupanijske) obvezne su koristiti autobusni kolodvor ukoliko isti postoji na stajalištu koje se nalazi u pripadajućem voznom redu.</p>
----	--	--

**doc.dr.sc. Dina Tomšić**  
**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I**  
**DOPUNAMA, Članak 26.**

Autobusni kolodvori, autobusna stajališta i putnički terminali bitan su dio cjelovite infrastrukture autobusnog javno linijskog prijevoza. Postojanje ili nepostojanje istih, ne smije biti odlučujući čimbenik u povezivanju pojedinih hrvatskih gradova i mjesta. U tom smislu, korak koji ovaj Zakon radi u smjeru relaksacije i omogućavanja autobusnim prijevoznicima u javno linijskom prijevozu da u slučaju popunjenosti kapaciteta na postojećim, licenciranim autobusnim kolodvorima, mogu koristiti druga mjesta za pristajanje, te ukrcaj i iskrcaj putnika, svakako je korak u pravom smjeru. Korak koji omogućuje s jedne strane neometan razvoj poduzetnika, te gradova, mjesta i regija kako u turističkom smislu, tako i u pogledu dostupne mobilnosti lokalnom stanovništvu. Potencijalni izazov u ovom smislu mogu predstavljati jedinice lokalne samouprave u čijoj je nadležnosti određivanje alternativnih mjesta za pristajanje. Prateći primjer liberalizacije tržišta dugih linije u Portugalu, u pogledu autobusnih kolodvora iskristalizirala su se tri ključna elementa (Izvor: Paracer45\_09May\_AMT): 1.) Autobusni kolodvori moraju pružiti pristup autobusnim prijevoznicima bez diskriminacije i s jasnim i javnim uvjetima; 2.) Odbijanje suglasnosti za pristajanje, moguće je isključivo u slučaju nedostatka kapaciteta, a i tada je upravitelj kolodvora obvezan osigurati alternativno mjesto; 3.) U slučaju da upravitelj kolodvora nije u mogućnosti osigurati niti alternativno mjesto za pristajanje, tada postoji obveza JLS da u roku ne duljem od 30 dana od predaje zahtjeva autobusnog prijevoznika pošto je upravitelj kolodvora već odbio isti radi nedostatka kapaciteta, ponudi alternativno mjesto za pristajanje u skladu s Zakonom o sigurnosti u cestovnom prometu. PRIJEDLOG: Dopuniti u članku 63. stavak 5., rečenicu koja glasi: "U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi suglasnost u definiranom roku, smatra se da je isti izdao suglasnost za prihvata i otpremu autobusnom prijevozniku." Dopuniti u članku 63. stavak 7., rečenicu koja glasi: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, obvezni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." Imajući na umu iznimnu kompleksnost linije Zajednice u pogledu duljine, potom činjenice da je u administrativnom postupku ishođenja dozvole potrebno uskladiti više odgovornih Ministarstva, autobusni kolodvor može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od jednog kolodvorskog slota prije traženog vremena ili nakon traženog vremena pristajanja (maksimalno 15 minuta).

**Djelomično prihvaćen**

Smatramo da je postupak usklađivanja vozničkih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozničkih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međužupanijske linije. JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.

99	<p><b>KREŠIMIR ČUMBREK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>          Članak 26 - Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• U članku 63, u novopredloženi stavak 5 dodati rečenicu: „Kolodvor može odbiti izdavanje suglasnosti isključivo u nedostatku kapaciteta za otpremu autobusa i putnika u traženo vrijeme, što navodi u obrazloženju koje dostavlja autobusnom prijevozniku. Autobusni kolodvor, u slučaju nedostatka kapaciteta, može ponuditi i alternativno vrijeme za pristajanje koje ne prelazi više od 15 minuta prije ili nakon traženog vremena pristajanja. U slučaju u kojem autobusni kolodvor ne dostavi odgovor u definiranom roku, smatra se da udovoljeno zahtjevu autobusnog prijevoznika.“</li> <li>• U članku 63, u novopredloženi stavak 7 dodati rečenicu: "Jedinica lokalne samouprave, odnosno Grad Zagreb, dužni su u roku ne duljem od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva autobusnog prijevoznika za pristajanje na alternativnom stajalištu, osigurati isto u skladu sa Zakonom o sigurnosti u prometu." o Obrazloženje: Izvjesno je svim autobusnim prijevoznicima interes pristajati na autobusni kolodvor kao uređeno mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika. Istovremeno je dosadašnje hrvatsko zakonodavstvo propustilo prepoznati vertikalnu integraciju autobusnog prijevoznika koji je ujedno i vlasnik kolodvora, te stvorilo alat kojim isti mogu utjecati na tržišnu utakmicu. Kako bi se osigurala transparentnost na tržištu, neophodno je da kolodvori mogu odbiti izdavanje suglasnosti za pristajanje isključivo kada za to ne postoje dovoljni kapaciteti u traženom vremenu. Istodobno, kako bi se osiguralo da komercijalna djelatnost javno linijskog prijevoza u međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu nesmetano funkcionira, jedinice lokalne samouprave i Grad Zagreb se obavezuju osigurati alternativno autobusno stajalište koje odgovara svim standardima propisanim u Zakonu o sigurnosti u cestovnom prometu. Ovakvom definicijom osiguran je pristup autobusnim kolodvorima svim javno linijskim prijevoznicima, a pri tome osigurana je i alternativa kolodvorima kako bi poduzetnici u ovoj industriji mogli realizirati svoje poslovne ideje, a korisnici i putnici mogli dobiti povoljniji prijevoz i prijevoz prema novim destinacijama, neovisno o propusnosti postojećih autobusnih kolodvora.</li> </ul>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>
100	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 26.</b>          Vijeće Udruženja cestovnog prometa predlaže u članku 63. st.7 dodatno propisati da kolodvor može ponuditi alternativno vrijeme polaska/dolaska u razmaku od 30 minuta od traženog.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>          JLS mogu osigurati alternativno stajalište koje mora udovoljavati propisima kojima se uređuju uvjeti kojima trebaju udovoljavati autobusna stajališta.</p>

101	<p><b>Dalibor Džono</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 32.</b>  u članku 78a. precizirati da li se radi o motornim vozilima ili prikolicama ili i jednom i drugom nadalje ista problematika korištenja prijevoznih sredstava reg. u drugim državama članicama je u nadležnosti Ministarstva financija odnosno Carinske uprave, slijedom čega je potrebno viditi dali navedeni članak je u suglasnosti s carinskim propisima 8 s stanovišta posebnog poreza na motorna vozila9</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Navedena odredba odnosi se samo na motorna vozila registrirana u državama članicama EU.</p>
102	<p><b>Dalibor Džono</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 39.</b>  članak 89. ZPCP treba uskladiti s odredboma CEMT ( vodič 2022.) a koji glasi 2. Liberalizirani prijevoz Da bi se olakšao međunarodni prijevoz i u svrhu postizanja boljeg korištenja vozila, sljedeće su kategorije prijevoza izuzete iz zahtjeva za multilateralne i bilateralne dozvole: 1) Prijevoz tereta motornim vozilima čija najveća dopuštena masa (TPLW), uključujući priključna vozila ne prelazi 3.5 tona1 . 2) Povremeni prijevoz tereta na privremenoj osnovi, do ili od zračne luke, u slučajevima preusmjerenja usluga2 . 3) Prijevoz oštećenih vozila ili vozila u kvaru i kretanje vozila za popravak. 4) Vožnje praznog vozila poslanog da zamijeni vozilo u kvaru u drugoj državi, kao i povratna vožnja nakon popravka vozila koje je bilo u kvaru. 5) Prijevoz stoke u vozilima namijenjenim ili trajno izmijenjenim u vozila za prijevoz stoke, priznato kao takvo od strane država članica i nadležnih tijela3 . 6) Prijevoz rezervnih dijelova i zaliha za prekooceanske brodove i zrakoplove4 . 7) Prijevoz medicinskog materijala i opreme za hitne slučajeve, osobito u slučajevima prirodnih nepogoda i humanitarnih potreba. 8) Prijevoz umjetničkih djela i predmeta za sajmove i izložbe u nekomercijalne svrhe5 . 9) Prijevoz rekvizita, pribora i životinja do ili sa kazališnih, glazbenih, filmskih, sportskih ili cirkuskih predstava, sajmove ili svečanosti, te prijevoz za radijska snimanja, filmske ili televizijske produkcije, u nekomercijalne svrhe6 . 10) Prijevoz tereta za vlastite potrebe7 . 11) Pogrebni prijevoz. 12)Poštanski prijevoz kao javna usluga1 . 13) Transfer novokupljenih vozila bez tereta do krajnjeg odredišta2 . Opća napomena: Odredbe ovog poglavlja ne utječu na pravo Europske unije, odredbe sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru ili ugovora između Europske unije i država koje nisu članice EU, ali su članice ECMT. OBRAZLOŽENJE: sadašnjimzakonskim rječenjem u kojem doslovno stoji DOZVOLA ZA STRANOG PRIJEVOZNIKA NIJE POTREBNA - - 13 prijevoz vozilima nosivosti do 3500kg ili ndm do 6000kg imamo situacije da takva vozila ( nosivosti 3500 kg ili NDM 6000k)g obavljaju kabotažu na području RH, a li zbog nes (p)retno napisane trenutačne odredbe čl. 89. ZPCP onemogućeno je sankcioniranje takvih prijevoznika. Znači čl. 89. ZPCP uskladiti s prednje navedenim uz obavezno naglašavanje da se radi o multilateralnim i bilateralnim dozvolama, odnosno prijevozima.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Pitanje obavljanja kabotaže je regulirano člankom 90. i 92. ZPCP, nejasnoće u primjeni navedenih odredbi će se riješiti izmjenom odgovarajuće prekršajne odredbe.</p>



<p>103</p>	<p><b>Presečki grupa d.o.o., Autobusni prijevoz d.o.o. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 40.</b>  Predloženi čl. 33. st. 5. treba biti brisan iz razloga: - netransparentnosti razloga i ciljeva donošenja ovakve odredbe; - protivnosti s Uredbom 1073/2009 koja uređuje pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza; - različitog tretmana prijevoznika. Iako iz sadržaja predložene odredbe nije razvidno na koga je adresirana, smatra se da domaći prijevoznik koji želi obavljati unutarnji prijevoz putnika, može to činiti na način predviđen odredbama ZPCP-a koje uređuju unutarnji prijevoz putnika, a ne na temelju dozvola za međunarodni prijevoz kao instrumentu koji služi drugoj svrsi – međunarodnom prijevozu putnika. Ukoliko se odredba odnosi na stranog prijevoznika, tada je potrebno prije svega urediti tržište unutarnjeg prijevoza u skladu s postojećim pravnim okvirom i nakon toga provesti analizu potrebe za dopuštanjem pristupa stranim prijevoznicima unutarnjem tržištu javnog prijevoza.. Međutim pravni akti EU koji se tiču javne usluge još uvijek nisu provedeni – a to je imperativni preduvjet koji nije ispunjen i tek nakon tako uređenog tržišta unutarnjeg prijevoza ( mreža linija – javna usluga) moguće je uklapanje s međunarodnim tržištem usluga prijevoza država članica. Time su dodani st.5. i promijenjeni st.6. ( mreža linija) kontradiktorni: prvo se želi uvesti mogućnost obavljanja unutarnjeg prijevoza putem kabotaže, a iza je imperativ da se mreža linija utvrđuje prema potrebama unutarnjeg prijevoza koji bi već bio pokriven kabotažom, što je protivno uredbi 1370/2007 čija je provedba temelj svake kasnije izmjene, tako i ove. U svakom slučaju primarna svrha izdavanja EU dozvola je obavljanje međunarodnog prijevoza između država članica EU, a ne reguliranje unutarnjeg prijevoza putnika. Pri tome, imajući u vidu odredbu čl. 32. st.2. postojećeg ZPCP-a potpuno je jasno da ne postoji mogućnost uvođenja takve vrste prijevoza unutarnjeg prijevoza – „na temelju međunarodne dozvole“ - ako se to dozvoli - razlikovanje iz čl. 32.st. 2. postojećeg ZPCP-a nema smisla. Predložena odredba na nedopušten način konkurira odredbama nacionalnog zakonodavstva kojima se uređuje unutarnji prijevoz putnika ( s obzirom na primjenu Uredbe i primarnu svrhu EU dozvola) i još ju se izdvaja u posebnu odredbu Zakona. Time se i prijevoznici s EU dozvolama izdvajaju u odnosu na ostale prijevoznike koji na temelju odredbi ZPCP obavljaju unutarnji prijevoz, što za posljedicu ima različit tretman ne samo kod izdavanja dozvola, nego i kod obaveza po izdanoj dozvoli, kontrole i prekršajnog sankcioniranja imatelja EU dozvola u odnosu na imatelje dozvola za unutarnji prijevoz. Takva odredba nije u skladu s odredbama čl. 2.st 1. podstavak 7. i čl. 8.st.4. Uredbe 1073/2009.</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Smatramo da je postupak usklađivanja vozničkih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak usklađivanja vozničkih redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije.</p>
<p>104</p>	<p><b>UDRUGA HRVATSKIH AUTOBUSNIH JAVNO LINIJSKIH PRIJEVOZNIKA PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 40.</b>  Brisanje stavka 5. iz Članka 33., tj. potrebno je brisati i ovaj članak. Smatramo kako predmetni stavak treba biti brisan iz Nacrta (kao i s njim povezano mijenjanje</p>	<p><b>Djelomično prihvaćen</b>  Smatramo da je postupak usklađivanja vozničkih redova potrebno zadržati kako bi se omogućilo optimalno korištenje kapaciteta autobusnih kolodvora i stajališta u Republici Hrvatskoj čime se nastoji povećati sigurnost putnika pri ukrcaju i iskrcaju. Kroz podzakonski akt kojim se uređuje postupak</p>

članka 91.) iz razloga što isto diskriminira domaće prijevoznike te isti nije u skladu s Uredbom (EZ) 1073/2009. Takvom odredbom izravno se ugrožava međuzupanijski linijski prijevoz, pogotovo onaj do 100 km koji bi trebao biti predmetom javne usluge. Postavlja se pitanje - kakav utjecaj ima ukupna dužina linije u odnosu na dužinu relacije unutar RH. Npr., Linija Hamburg - Dubrovnik može prevoziti putnike između Zagreba-Karlovca-Zadra-Splita-Dubrovnika, dok linija Ljubljana-Dubrovnik to ne može. Zaključno, u interesu opstojnosti međuzupanijskog prijevoza kabotaža je neprihvatljiva. Moramo i ovdje naglasiti nedostatak obrazloženja razloga i ciljeva koji se žele postići donošenjem ovakve odredbe. Isto smatramo neusklađenošću Nacrta Zakona s odredbama Zakona o pravu na pristup informacijama (NN 25/13, 85/15 i 69/22). Odredbom članka 11. stavka 2. Zakona o pravu na pristup informacijama propisano je da nacrt propisa, općeg akta, odnosno drugog dokumenta mora sadržavati, između ostalog, obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići donošenjem propisa, akta ili drugog dokumenta. Nacrt Zakona u odredbi članka 16. stavka 2., (kojim se mijenja čl. 33. st. 5.) ne sadrži nikakvo obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići takvim zakonskim normiranjem. Obrazloženje sadrži tek rečenicu koja se odnosi isključivo na javnu ovlast HGK, ali ne i na predmetni stavak. Iz sadržaja predmetne odredbe nije jasno na koga se predmetna odredba odnosi (tko su adresati iste), koje je područje njezine primjene i koju svrhu, odnosno cilj predlagatelj zakona istome želi postići. Predlagatelj zakona ne navodi zbog čega se predmetni pravni odnosi moraju regulirati zakonodavnom intervencijom te na temelju kojih se egzaktnih pokazatelja i utvrđenih činjenica predlagatelj zakona odlučio upravo za predmetni način reguliranja takvih odnosa. Iz predložene odredbe nije jasno koji se javni interes štiti predmetnom odredbom i na koji način. S obzirom kako predlagatelj inzistira na uvrštenju predmetne odredbe u zakonski akt, bez da se pojašnjavaju razlozi takvog zakonodavnog normiranja, dovodi se u pitanje transparentnost zakonodavnog procesa. Predlaže se predlagatelju da u tom dijelu povuče prijedlog. Iz samog sadržaja predmetne odredbe nije jasno odnosi li se ista na domaćeg ili stranog prijevoznika. Ukoliko se odnosi na stranog prijevoznika, riječ je o kabotaži pa se postavlja pitanje zbog čega se stranim prijevoznicima postavljaju blaži uvjeti za obavljanje unutarnjeg prijevoza od onog propisanog važećim pravima EU. Štoviše, važeće pravo EU daje državama članicama jasne instrumente kojima je omogućena zaštita domaćih prijevoznika pa ako se ova odredba odnosi na strane prijevoznike, potpuno je nejasno zbog čega se propisuju kriteriji koje ne poznaje pravo EU. U slučaju da je predlagatelj zakona odlučio omogućiti jednostavniji pristup tržištu unutarnjeg prijevoza stranim prijevoznicima, dužan je dostaviti ocjenu stanja tržišta iz kojeg proizlazi potreba (javni interes) za olakšavanjem pristupa stranim prijevoznicima unutarnjem tržištu javnog prijevoza. Ukoliko se predmetna odredba odnosi na domaće prijevoznike, nije jasno trebaju li domaći prijevoznici (koji temeljem

usklađivnja vozni redova će se smanjiti zaštitna vremena između polazaka na linijama što će omogućiti otvaranje novih linija. Postupak usklađivanja će se provoditi za međunarodne EU linije na kojima se obavlja kabotaža i unutarnji prijevoz, linije za treće zemlje te međuzupanijske linije.

EU dozvole žele obavljati unutarnji prijevoz putnika) zadovoljiti iste zakonske uvjete za obavljanje takvog prijevoza kao i ostali domaći prijevoznici. Naime, iz cjelokupne odredbe nije jasno koje uvjete, (osim posjedovanja EU dozvole te uvjet propisanog itinerara), moraju zadovoljiti takvi prijevoznici. Ukoliko ne moraju zadovoljiti nijedan drugi uvjet za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prijevozu, onda se postavlja pitanje zbog čega se domaće prijevoznike s EU dozvolama stavlja u povoljniji položaj od ostalih prijevoznika, odnosno zbog čega predlagatelj zakona pored redovnog postupka, predviđa poseban postupak i posebne uvjete koji će vrijediti samo za određene prijevoznike te koji se cilj takvim normiranjem želi postići. Ako je namjera predlagatelja zakona takva, onda je predmetna odredba u suprotnosti s ostalim odredbama istog zakona koje detaljno uređuju postupak i način obavljanja unutarnjeg prijevoza putnika. Zbog neusklađenosti te odredbe sa ostalim odredbama zakona koje uređuju prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu, ista je diskriminirajuća jer, ako prijevoznici s EU dozvolom moraju zadovoljiti uvjete kao i ostali domaći prijevoznici, onda nije jasno zbog čega se iste izdvaja i posebno ističe u posebnoj odredbi zakona ako za njih vrijede i zakonski uvjeti za ostale prijevoznike. Predmetna je odredba u suprotnosti s odredbom čl. 2. st. 1. podst. 7.: 7. „kabotaža” znači ili: — unutarnji prijevoz putnika kao javnu uslugu, koji prijevoz prijevoznik privremeno obavlja u državi članici koja je domaćin, ili — ukrcaj ili iskrcaj putnika u istoj državi članici u okviru međunarodnog linijskog prijevoza, u skladu s odredbama ove Uredbe, pod uvjetom da to nije glavna svrha te usluge prijevoza; i s odredbom čl. 8. st. 4. toč. (e) Uredbe (EZ) 1073/2009: 4. Dozvola se ne izdaje u sljedećim slučajevima: (...) (e) ako država članica na temelju detaljne analize odluči da glavna svrha pružanja usluge prijevoza nije prijevoz putnika između postaja u različitim državama članicama. jer predlagatelj zakona pojam "glavne svrhe pružanja usluga prijevoza" svodi na brojanje kilometara, a koji kriterij nije propisan nijednom odredbom iste Uredbe. Potpuno je jasno kako kriterij broja kilometara nije relevantan, već način obavljanja djelatnosti prijevoza u cjelini temeljem pojedine dozvole, a kako bi se moglo utvrditi je li glavna svrha pružanja usluge prijevoza prijevoz između postaja u različitim državama članicama. Utvrđivanjem glavne svrhe pružanja usluga prijevoza na temelju kilometara zaobilazi se cilj koji se Uredbom (EZ) 1073/2009 želi postići, a to je utvrđenje skladnog okvira za međunarodni prijevoz putnika te ni u kojem slučaju reguliranje unutarnjeg prijevoza putnika na temelju instituta koji su primarno ustrojeni za uređivanje međunarodnog prijevoza između država članica EU. Opisani pravni stav zauzeo je i Visoki upravni sud Republike Hrvatske u svojoj presudi, posl. br. Usž-3554/22-4 od 31. siječnja 2023. godine. U predmetnoj je odluci sud utvrdio da je, osim dopuštenosti kabotaže u skladu s odredbama Uredbe (EZ) 1073/2009, potrebno u svakom konkretnom postupku u kojem se odlučuje o izdavanju dozvole za međunarodni linijski prijevoz,

utvrditi da li je/nije glavna svrha pružanja usluge prijevoza upravo prijevoz putnika između postaja u različitim državama članicama, o čemu odlučuje država članica na temelju detaljne analize prije izdavanja dozvole. Prema izričitom stavu istog suda, takva analiza ne smije biti temeljena isključivo na broju kilometara koji se obavlja izvan i unutar države članice prema priloženom voznom redu. Stoga je predloženo zakonodavno rješenje u suprotnosti sa stavom Visokog upravnog suda Republike Hrvatske, a koji je sud izričito utvrdio da je nepravilno tumačenje Uredbe (EZ) 1073/2009 na način kako se to predlaže u zakonodavnom prijedlogu. S obzirom na nedostatak bilo kakvog obrazloženja, a i slijedom javnog stava upravnosudske prakse, nije jasno temeljem čega bi EU dozvola predloženim zakonodavnim rješenjem dala prijevozniku koji ju posjeduje, a koja služi primarno za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika, prednost u odnosu na prijevoznike koji na temelju odredbi Zakona o prijevozu u cestovnom prometu obavljaju unutarnji prijevoz putnika. Također, ostaje nejasno zbog čega predlagatelj zakona inzistira na očito pogrešnom tumačenju europske pravne stečevine, o čemu je jasan stav zauzeo i Visoki upravni sud Republike Hrvatske. Davanje prednosti jednom poduzetniku na području unutarnjeg prijevoza putnika i to samo na temelju posjedovanja instrumenta koji služi drugoj svrsi – međunarodnom prijevozu putnika, predstavlja nedopuštenu diskriminacijsku osnovu te je stoga s ustavnopravnog gledišta neprihvatljivo.

105

**HGK  
PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I  
DOPUNAMA, Članak 41.**

U nastavku dostavljamo izdvojeno mišljenje članice iz prometnog sektora u vezi članka 92.a, stavka 7. Predlaže se: 1) **POTPUNO UKIDANJE OBVEZE PRIJAVE PRIJEVOZA ZA I., IV I V. KATEGORIJU tj. U SLUČAJU GODIŠNJIH DOZVOLA**, iz sljedećih razloga: - godišnja dozvola za prijevoz plaća se jednokratno i podrazumijeva neograničen broj prijevoza u određenim gabaritima te se stoga postavlja pitanje svrhe prijave svakog od tih prijevoza, - ovakva praksa postoji samo u RH, - u slučaju obavljanja nekog prijevoza s godišnjom ili jednokratnom dozvolom članica navodi kako je dužna izvršiti čak 3 Prijave (1. se odnosi na prazan prijevozni sklop koji ide do lokacije utovara tereta, 2. na sam prijevoz i 3. na prijevoz praznog sklopa od lokacije istovara do lokacije matične tvrtke). Kada ne bi bilo obveze Prijave prijevoza smanjio bi se broj prijave u opisanom slučaju barem za dvije, a ovisno o gabaritima tereta možda i u potpunosti. 2) **UKIDANJE PRIJAVE IZVANREDNOG PRIJEVOZA NEPOSREDNO PRIJE POČETKA TRANSPORTA**, kako bi se izbjeglo dežurstvo djelatnika. Naime, s obzirom da se prijevoz mora prijaviti u roku od 24 sata prije obavljanja istog djelatnici članice dežurni su vikendom kako bi mogli pravovremeno reagirati. Tumačenje aktualne zakonske regulative: - prijava prijevoza neposredno pred kretanje IP-a redovito se propisuje u dozvolama temeljem mišljenja MMPI, - riječ je o ekstenzivnoj primjeni prava. Naime, sam Pravilnik neposrednu prijavu ne propisuje, - Pravilnik

**Nije prihvaćen**

Navedeno područje se ne uređuje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu već je dio Pravilnika o obavljanju izvanrednog prijevoza.

u nekim drugim slučajevima poznaje pojam "neposredno", stoga se može zaključiti kako bi Zakonodavac u samom Pravilniku propisao neposrednu prijavu da mu je to bila intencija, - samim time što je zakonodavac propisao unošenje vremena početka prijevoza u prijavu, može se zaključiti kako mu intencija nije bila propisati neposrednu prijavu pred sam početak prijevoza (jer bi u tom slučaju unošenje vremena početka prijevoza bilo bespredmetno), - naknadno izdanim mišljenima pravno pravilo se može dodatno pojasniti, ali ne i postrožiti (navedeno je suprotno načelu zakonitosti propisanom naporedno višim izvorom prava - ZOUP), - ukoliko se pravilo želi postrožiti mora se pristupiti izmjeni relevantne odredbe Pravilnika, kako to nikada nije učinjeno ovakav zahtjev u dozvolama za IP se nalazi potpuno neopravdano, - ovakva pravno upitna praksa stvara i gospodarske posljedice i otežava poslovanje prijevoznicima. Disponenti moraju prijavljivati prijevoz u noćnim satima. Kako bi se navedeno izvršilo poslodavci moraju organizirati smjenski rad.

3) UBLAŽAVANJE OBAVEZNIH UNOSA PRILIKOM PRIJAVE PRIJEVOZA U SLUČAJU JEDNOKRATNE DOZVOLE U postojećem je formatu Prijave potrebno upisati dan, sat i minutu početka i završetka prijevoza što jednostavno nije moguće precizno predvidjeti. Isto se odnosi i na početnu i završnu kilometražu. Članica navodi kako ima podatak o trenutnoj kilometraži i može napraviti neku projekciju, ali to nikada nije 100% točno. Kako bi članica zadovoljila propisanu obvezu, trebala bi imati jednu zaposlenu osobu koja bi isključivo pratila kad koji tegljač kreće i kad je završio s prijevozom i koja bi upisivala točne sate i minute i početnu i završnu kilometražu. Nadalje, vezano uz „link“ za uvid u GPS sustav praćenja izvanrednog prijevoza, članica navodi kako ova odredba nikad nije zaživjela te predlaže da se briše iz Pravilnika. Obavezan „upload“ fotografija tereta također je segment koji stvara poteškoće. Postavlja se pitanje iz kojeg je razloga fotografija potrebna s obzirom da na dozvoli stoje gabariti i svi ostali potrebni podaci. Ovako vozači moraju konstantno slati slike, koje se zatim moraju „uploadati“ u sustav.

4) PROLONGIRANJE VAŽENJA IPR-a ZA II. I III. KATEGORIJU, sa 24 sata na min. 48 do 72 sata. Naime, 24 sata ponekad predstavlja prekratak period da bi se izvršio prijevoz. Npr. ukrcaj robe sa carinjenjem, zatim gabariti koji ne dopuštaju dnevnu vožnju, a uvijek postoji i rizik eventualnih vremenskih nepogoda zbog kojih prijevoznici nisu mogućnosti obaviti prijevoz u zadanom terminu.

5) POTREBA NADOGRADNJE POSTOJEĆEG SUSTAVA (IT), „upload“ dokumenata i sama prijava nerijetko traje i više od 15 minuta, a ponekad se više prijava mora odraditi praktički istovremeno. Također, bilo bi jednostavnije omogućiti upis potrebnih stavki izravno u sustav kako bi se broj dokumenata koje prijevoznik mora ubaciti u Prijavu prijevoza smanjio na minimum.

6) IZJAVA POŠILJATELJA (prilog 6 u sustavu Prijave), priznavanje vjerodostojnosti izjave i u slučaju kada nije ovjerena žigom. Većina stranih naručitelja prijevoza ovjeru žigom više ne prakticira.

106 **VELEBIT PROMET d.o.o.**

**Nije prihvaćen**

## **PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 41.**

VEZANO UZ PRIJAVU PRIJEVOZA: 1) POTPUNO UKIDANJE OBVEZE PRIJAVE PRIJEVOZA ZA I., IV. i V KATEGORIJU tj. U SLUČAJU GODIŠNJIH DOZVOLA i to iz više razloga: - Godišnja dozvola za prijevoz plaća se jednokratno i podrazumijeva neograničen broj prijevoza u određenim gabaritima te se stoga postavlja pitanje svrhe prijave svakog od tih prijevoza. - Ta praksa postoji samo u RH. - U slučaju obavljanja nekog prijevoza s godišnjom ili jednokratnom dozvolom moramo napraviti čak 3 Prijave (1. se odnosi na prazan prijevozni sklop koji ide do lokacije utovara tereta, 2. na sam prijevoz i 3. na prijevoz praznog sklopa od lokacije istovara do lokacije matične tvrtke). Kada bismo ovdje uspjeli ishodovati ukidanje Prijave prijevoza smanjili bismo broj prijava u slučaju koji smo opisali barem za dvije, a ovisno o gabaritima tereta možda i u potpunosti. 2) UKIDANJE PRIJAVE IZVANREDNOG PRIJEVOZA NEPOSREDNO PRIJE POČETKA TRANSPORTA kako bi se izbjeglo dežurstvo djelatnika. Naime, s obzirom da se prijevoz mora prijaviti u roku od 24 sata prije obavljanja istog naši su djelatnici dežurni vikendom kako bi mogli pravovremeno reagirati. Tumačenje aktualne zakonske regulative:  Prijava prijevoza neposredno pred kretanje IP-a se redovito propisuje u dozvolama temeljem mišljenja MMPi.  Riječ je o ekstenzivnoj primjeni prava. Naime, sam Pravilnik neposrednu prijavu ne propisuje.  Pravilnik u nekim drugim slučajevima poznaje pojam "neposredno", stoga se može zaključiti kako bi Zakonodavac u samom Pravilniku propisao neposrednu prijavu da mu je to bila intencija.  Samim time što je Zakonodavac propisao unošenje vremena početka prijevoza u prijavu, vidi se da mu intencija nije bila propisati neposrednu prijavu pred sam početak prijevoza (jer bi u tom slučaju unošenje vremena početka prijevoza bilo bespredmetno).  Naknadno izdanim mišljenjima pravno pravilo se može dodatno pojasniti ali ne i postrožiti (navedeno je suprotno načelu zakonitosti propisanom naporedno višim izvorom prava - ZOUP).  Ukoliko se pravilo želi postrožiti mora se pristupiti izmjeni relevantne odredbe Pravilnika, kako to nikada nije učinjeno ovakav zahtjev u dozvolama za IP se nalazi potpuno neopravdano.  Ovakva pravno upitna praksa stvara i gospodarske posljedice i otežava poslovanje prijevoznicima. Disponenti moraju prijavljivati prijevoz u noćnim satima. Kako bi se navedeno izvršilo poslodavci moraju organizirati smjenski rad. 3) UBLAŽAVANJE OBAVEZNIH UNOSA PRILIKOM PRIJAVE PRIJEVOZA U SLUČAJU JEDNOKRATNE DOZVOLE - U postojećem je formatu Prijave potrebno upisati dan, sat i minutu početka i završetka prijevoza što jednostavno nije moguće precizno predvidjeti. Isto se odnosi i na početnu i završnu kilometražu - mi imamo podatak o trenutnoj kilometraži i možemo napraviti neku projekciju, ali to nikada nije 100% točno. Kako bismo to sve zadovoljili trebali bismo imati jednu zaposlenu osobu koja bi isključivo pratila kad koji tegljač kreće i kad je završio s prijevozom i koja bi upisivala točne sate i minute i početnu i završnu kilometražu. - Link za uvid u GPS sustav

Navedeno područje se ne uređuje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu već je dio Pravilnika o obavljanju izvanrednog prijevoza.

praćenja izvanrednog prijevoza – ova odredba nikad nije zaživjela pa stoga predlažemo da se izbaci iz Pravilnika. - Obavezan upload fotografija tereta također je segment koji stvara poteškoće. Postavlja se pitanje iz kojeg je razloga fotografija potrebna s obzirom da na dozvoli stoje gabariti i svi ostali potrebni podaci. Ovako vozači moraju konstantno slati slike, a mi ih moramo uploadati u sustav 4) PROLONGIRANJE VAŽENJA IPR-a ZA II. I III. KATEGORIJU, sa 24 sata na min. 48 – 72 sata. Naime, 24 sata ponekad predstavlja prekratak period da bi se izvršio prijevoz. Npr. ukrcaj robe sa carinjenjem, zatim gabariti koji ne dopuštaju dnevnu vožnju, a uvijek postoji i rizik eventualnih vremenskih nepogoda zbog kojih nismo u mogućnosti obaviti prijevoz u zadanom terminu. 5) POTREBA NADOGRADNJE POSTOJEĆEG SUSTAVA (IT), upload dokumenata i sama prijava nerijetko traje i više od 15 minuta, a ponekad se više prijava mora odraditi praktički istovremeno. Također, bilo bi jednostavnije omogućiti upis potrebnih stavki izravno u sustav kako bi se broj dokumenata koje moramo ubaciti u Prijavu prijevoza smanjio na minimum. 6) IZJAVA POŠILJATELJA (prilog 6 u sustavu Prijave), priznavanje vjerodostojnosti izjave i u slučaju kada nije ovjerena žigom. Većina stranih naručitelja prijevoza ovjeru žigom više ne prakticira.

107

**Zagrebrtrans d.o.o.**

**PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 41.**

Stavak 7. predmetnog članka zahtjeva dodatnu konkretizaciju, bilo u ovom Zakonu, bilo kroz izmjenu i dopunu Pravilnika o izvanrednom prijevozu (84/11., 18/13., 22/13., 54/13., 148/13. i 92/14.) Predlažemo sljedeća rješenja: 1) Izvanredni prijevoz se prijavljuje nakon što je teret propisno utovaren na prijevozni sklop i nakon što su poduzete sve potrebite prethodne radnje svrhu organizacije prijevoza. 2) Prijevoz se može prijaviti unaprijed i to najranije 24 sata prije planiranog početka prijevoza. 3) Ukoliko dođe do naknadne promjene okolnosti zbog kojih je potrebno otkazati ili izmijeniti prijavu prijevoza, navedeno se može učiniti uz navođenje razloga za otkazivanje ili izmjenu prijave. 4) Za izvanredne prijevoze I, IV, V kategorije nije potrebno podnositi prijavu izvanrednog prijevoza. Obrazloženje predloženih rješenja: - Trenutno važeća praksa prema kojoj se izvanredni prijevoz prijavljuje neposredno prije početka prijevoza je neživotna i u suprotnosti s drugim Zakonskim rješenjima (prvenstveno radnopravnim). Najme, zakonodavac je identificirao voditelja izvanrednog prijevoza kao odgovornu osobu koja organizira prijevoz, izvršava prijavu i prati izvršenje prijevoza. Izvanredni se prijevozi po prirodi stvari moraju organizirati u redovno uredovno vrijeme nadležnih institucija (HC, HAC, MUP, Gradovi, Općine). S druge strane izvanredni prijevozi se odvijaju u pravilu u kasnim noćnim satima nakon što je ranije istoga dana izvršena cijeloukupna organizacija i utovar tereta na prijevozni sklop. S obzirom na navedeno, ne može se očekivati od voditelja izvanrednog prijevoza da izvršava prijavu neposredno prije početka prijevoza u noćnim satima ako je isti svoje radno vrijeme već

**Nije prihvaćen**

Navedeno područje se ne uređuje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu već je dio Pravilnika o obavljanju izvanrednog prijevoza.

<p>konzumirao ranije navedenog dana. - Nužno je ostaviti prijevoznicima mogućnost izmjene i otkazivanja prijave izvanrednog prijevoza. Naime, zakon mora biti životan i pratiti stvarnost industrije koju regulira. Logistika je izrazito dinamična industrija o kojoj se okolnosti mijenjaju iz minute u minute, uvažavajući navedenu činjenicu i Zakon mora pokušati izbjeći krajnju rigidnost i pokazati određenu fleksibilnost vezano za prijavu izvanrednog prijevoza.</p> <p>- Izvanredni prijevozi I, IV i V kategorije u pravilu prometuju po godišnjim dozvolama i svojim karakteristikama značajnije ne utječu na sigurnost prometa. Komparativno gledano, zemlje EU u pravilu ne zahtijevaju podnošenje prijave za izvanredne prijevoze koji prometuju po godišnjim dozvolama. Prijava prijevoza za godišnju dozvolu I, IV i V se u praksi pokazala kao administrativno opterećenje za realni sektor, a koristi od iste nema nitko. Prijava prijevoza je zamišljena da poništi Dozvolu s obzirom da je rok trajanja dozvole 30 dana, stoga smatramo kako je za II i III kategoriju Prijava prijevoza obvezna (u praksi se pokazala kao opravdana i smisljena odluka). Za Godišnje dozvole I, IV i V kategorije prijava na žalost nema smisla, osim što predstavlja dodatno administrativno opterećenje nosiocima navedenih dozvola. Nadalje, u Prijedlogu Zakona o prijevozu, je potrebno čl. 92.a st.7. razraditi način izrade Prijave prijevoza jer se trenutni pokazao kao kompliciran. Trenutni obrazac Prijave prijevoza nije u skladu sa Pravilnikom o izvanrednom prijevozu obzirom da nije ispoštovan čl. 25 st.2. alineja 10. (link za uvid u GPS). Stoga je potrebno ići u izmjenu Pravilnika o izvanrednom prijevozu kako bi se uredile norme koje su se pokazale kao problem u stvarnom prijevozu.</p>	
<p>108 <b>Dalibor Džono</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 41.</b> u stavku 5. treba iza riječi za ili iz trećih zemalja dodati "odnosno u obliku kabotaže isti mora imati ostale dozvole za prijevoz tereta, te ih obavljati u skladu s međunarodnom ugovorima i propisima EU. Po ovakvom prijedlogu, ispada da strani prijevoznik ( treće države ), može obaviti izvanredni prijevoz između dvije točke u RH kao kabotažui, a da da mu pri tome ne treba dozvola. Također prijevoznik EU može isto obavljati ( kabotaža) samo sukladno čl. 8. uredbe EZ 1072/2009 te isto treba navesti u odredbi ovoga članka.</p>	<p><b>Prihvaćen</b> Prihvaća se.</p>
<p>109 <b>DUNAVTRANS-VUKOVAR doo</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 41.</b> 1. Vrijeme trajanja prijave Naime u pravilniku stoji da jednokratna dozvola I,II,III,IV kategorije traje 30 dana, a prijava je svedena na 24 sata, čime se negira svrha pravilnika, ali i to nije problem nego se postavlja pitanja da li se može stići obaviti prijevoz u 24 sata uz realne uvjete na cestama ( vremenske nepogode, zatvaranje cesta na više dana, kvar vozila, zakonski odmori vozača tj. zakonsko propisano radno vrijeme ,....) prijedlog: realno važenje prijave minimalno 96 sati, jer za toliko vremena se i vrijeme smiri ili očisti cesta od snijega ili nađe rješenje za vozilo u kvaru, a pojačati kontrole</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Navedeno područje se ne uređuje Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu već je dio Pravilnika o obavljanju izvanrednog prijevoza.</p>



na cestama i granicama. 2. Prijava godišnje dozvole – nije ispunila svrhu. Obrazloženje: Vršenje prijave prijevoza po godišnjoj dozvoli stvorilo je samo dodatno opterećenje na agente i prijevoznike jer sama dozvola traje godinu dana od dana izdavanja a broj prijava nije limitiran. Može se izvršiti beskonačni broj prijava, od kojih nitko nema materijalnu korist, ni država niti podnositelji zahtjeva. Prijevozi koji se vrše po godišnjoj dozvoli I kategorije su prijevozi koji ničim ne ugrožavaju sigurnost prometa na cesti, za njih nisu potrebne suglasnosti upravitelja cesta, a nemaju niti pratnju izvanrednog prijevoza (osim u slučajevima ako vozač ne poznaje hrvatski jezik u govoru i pismu). Prijava prijevoza je osmišljena, kako bi se dozvola poništila – odnosno kako se ne bi dogodilo da se sa jednom dozvolom vozi u nedogled. Ista ima smisla kod prijevoza II i III kategorije, međutim kod godišnjih dozvola ona nema isti učinak obzirom da je trajanje dozvole godinu dana. Napominjem da je godišnja dozvola, u kojoj prijevoznik upisuje cijeli svoj vozni park, neograničen broj tegljača + prikolica, za cijelu godinu, po svim cestama RH iznosi 1000,00 kn. Dakle, agenti i prijevoznici imaju samo dodatan posao, koji nema svoju svrhu, osim administrativnog opterećenja realnog sektora, bespotrebnom papirologijom koja svima otežava posao. Prijedlog rješenja: Ukinuti prijavu prijevoza po godišnjoj dozvoli, - a pojačati kontrolu kako bi se spriječila zloupotreba da se na godišnjoj dozvoli voze ostale kategorije. Kontrola se može pojačati na način: - Carina i granična policija da pregleda dali gabariti voznog sklopa sa teretom odgovaraju gabaritima I kategorije. - Formirati punktove kroz RH u 4 smjera (istok, zapad, sjever, jug), gdje će se svaki prijevoz morati zaustaviti radi kontrole. Takvi punktovi postoje u drugim državama članice i nisu ništa novo. - Godišnju dozvolu izdavati na PRIJEVOZNIKA bez upisivanja voznih sklopova kako i piše u pravilniku, jer to predstavlja problem svima, kako nama, policiji, carini, inspekciji, jer u "šumi" voznih sklopova, koji stoje u dozvoli, trebaju pronaći vozni sklop o kojem se radi, provjeriti ispravnost i usklađenost sa dozvolom, a to vremenski traje, i zadržava promet. 3. Pitanje autodizalica – IV kategorija. Za IV kategoriju nije predviđena pratnja, što je u suprotnosti sa zakonom o sigurnosti prometa na cestama. Obrazloženje: IV kategorija – autodizalica, su specifična vrsta vozila, koja se u prometnim dozvolama vodi kao RADI STROJ i nije podložna tehničkom pregledu kao što su to i druga vozila. To je kategorija koja ima ograničenje brzine, pa je samim time i opasna ako ide po autocesti gdje je minimalna brzina 60-80 km/h ona je prespora. Za ovu kategoriju nije predviđena pratnja, pa je samim time još veća opasnost za sigurnost prometa na cestama. Ova kategorija ima osovinsko opterećenje koje premašuje dozvoljena opterećenja, što znači da ista vozila habaju odnosno uništavaju cestu. Prijedlog rješenja: Potrebno je uvesti obaveznu pratnju za sva vozila IV kategorije, koja svojom masom i gabaritima ulaze u II ili III kategoriju. 4. Prijava V kategorije, Obrazloženje: poljoprivrednicima je država dala besplatne godišnje dozvole koje vade preko agenata i u svojoj muci radeći zemlju kad završi rad u polju i njivama mora

	<p>slati prijavu prijevoza, dali je to realno i moralno? 5. Izdavanje godišnjih dozvola I , IV, V kategorije – na ime prijevoznika Obrazloženje U našem Pravilniku stoji da se godišnja dozvola izdaje na ime prijevoznika, uz navođenje podataka o vozilima kojima se obavlja izvanredni prijevoz. Uzmimo npr. tvrtku koja je podnijela zahtjev za 183 vozila. Takva dozvola ima cc. Preko 50 strana. Kada takvu dozvolu date na cariniku, ili bilo kom nadzornom tijelu pregled zna trajati i po 3 sata, a nama je vrijeme nešto što nam najviše znači. Na tako izdanoj dozvoli se vozila ne bi upisivala, već bi se isti morali pridržavati navedenih normi koje bi bile svima lakše za kontrolirati. Tada ne bi morali raditi više puta dopune dozvola u slučajevima kada kupuju nova vozila i moraju ih uvrstiti u dozvolu. Smatramo da je u godišnjoj dozvoli dovoljno da stoji da se ona izdaje na ime tvrtke, u I kategoriji. Prijedlog rješenja: Smatramo da je u godišnjoj dozvoli dovoljno da stoji da se ona izdaje na ime tvrtke, u I kategoriji. Dozvola se izdaje " naziv tvrtke " za izvanredni prijevoz I kategorije vozilom koje samo ili zajedno sa teretom ne premašuje slijedeće gabarite: 1. slučaj (D x Š x V x M) 23m x 3m x 4,2m x 44 t na 5 osovina 2. slučaj (D x Š x V x M) 23m x 3m x 4,2m x 48 t na 6 ili više osovina. Dozvola traje 365 dana od dana izdavanja. Pratlja izvanrednog prijevoza u I kategoriji je obvezna u koliko vozač ne poznaje hrvatski jezik u govoru i pismu kao i propise i uvjete prometovanja na području RH - 6. Fotografija vozila sa teretom u III kategoriji Po nama nema nikakvu svrhu jer se na istoj ne vide gabariti, a i da se vide postavlja se pitanje zbog čega bi itko prijavio u NAJSKUPLJOJ III kategoriji lažne dimenzije ili slično, Smatramo da se nepravilnosti trebaju rješavati na cesti, a ne pregledavajući slike za kompjuterom. Naime novim pravilnikom posrednici ili agenti izgubili su veliki dio pratnji, pa nevidimo razloga zbog čega bi sami sebi izbijali novac, mi živimo od pratnji tereta, a godišnjim dozvolama pratnje su ukinute, Također napominjem da pravilnikom nije stavljena pratnja za težine i visine, to je ostavljeno na dobru volju izdavatelju dozvole .</p>
<p>110 <b>HGK</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 44.</b> U članku 104. st.1. i 105. st.1. Nacrta briše se riječ „putnika“ - stav Vijeća Udruženja cestovnog prometa HGK jest da i prijevoz putnika mora biti obuhvaćen posebnim mjerama u slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prijevoza što je posebice bilo vidljivo za vrijeme COVID globalne pandemije kada je putnički prijevoz bio posebno ugrožen.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Mjere moraju biti u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3916/90 od 21. prosinca 1990. o mjerama koje treba poduzeti u slučaju krize na tržištu cestovnog prijevoza robe. Ista se odnosi isključivo na prijevoz tereta (roba).</p>
<p>111 <b>Autotrans d.d.</b> <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 44.</b> U članku 104. st.1. Nacrta brišu se riječi „putnika i“ Predlažemo da se riječ "putnika" ostavi, jer i prijevoz putnika mora biti obuhvaćen posebnim mjerama u slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prijevoza što je posebice bilo vidljivo za vrijeme COVID globalne pandemije kada je putnički prijevoz bio posebno ugrožen.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b> Mjere moraju biti u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3916/90 od 21. prosinca 1990. o mjerama koje treba poduzeti u slučaju krize na tržištu cestovnog prijevoza robe. Ista se odnosi isključivo na prijevoz tereta (roba).</p>

112	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 45.</b>  U članku 105. st.1. Nacrta brišu se riječi „putnika i“ Predlažemo da se riječ "putnika" ostavi, jer i prijevoz putnika mora biti obuhvaćen posebnim mjerama u slučaju krize ili ozbiljnih poremećaja na tržištu prijevoza što je posebice bilo vidljivo za vrijeme COVID globalne pandemije kada je putnički prijevoz bio posebno ugrožen.</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Mjere moraju biti u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3916/90 od 21. prosinca 1990. o mjerama koje treba poduzeti u slučaju krize na tržištu cestovnog prijevoza robe. Ista se odnosi isključivo na prijevoz tereta (roba).</p>
113	<p><b>Dalibor Džono</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 46.</b>  u članku 46. podstavak 11 (novi), iza riječi nalog za predmetnu vožnju dodati izdan od naručitelja prijevoza" ovo često jer vozač kada predoči ugovor o prijevozu sklopljen na duže razdoblje, a na upit da predoči nalog za vožnju, daje nalog za vožnju izdan od svog poslodavca ka njemu kao vozaču</p>	<p><b>Nije prihvaćen</b>  Smatramo da se važećom odredbom dovoljno jasno propisuje takva obveza.</p>
114	<p><b>Dalibor Džono</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 48.</b>  u članku 113. treba dodati novu prekršanu odredbu kojom se kažnjava prijevoznik koji obavlja povremeni prijevoz putnika suprotno članku 70. stavak 8. ( bez dozvole ako obavlja ostale povremene prijevoze bez dozvole ili ulazak praznog autobusa...ako nisu ispunjeni uvjeti iz članka 70. stavak 3. zakona)  Obrazloženje: odredba članka 70. stavak 8. ZPCP je izlišna ( da je potrebna dozvola za ostale slučajeve povremenog prijevoza) ako nema prekršajne odredbe za obavljanje takvih prijevoza bez dozvole)</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>
115	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 50.</b>  U članku 116. st.1. dodaje se novi podstavak 12. koji glasi: „ako prijevoznik obavlja prijevoz putnika bez dozvole (članak 33. stavak 3. i 4.)“. Isti se kriterij treba primjenjivati i na EU dozvole sa kojima se obavlja unutarnji prijevoz, u protivnom je ova odredba diskriminirajuća za nacionalne prijevoznike koji su ishodili županijske i međužupanijske dozvole.</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>
116	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 50.</b>  U članku 116. st.1. dodaje se novi podstavak 12. koji glasi: „ako prijevoznik obavlja prijevoz putnika bez dozvole (članak 33. stavak 3. i 4.)“. Vijeće Udruženja cestovnog prometa mišljenja je kako se isti kriterij treba primjenjivati i na EU dozvole sa kojima se obavlja unutarnji prijevoz. U protivnom je ova odredba diskriminirajuća za nacionalne prijevoznike koji su ishodili županijske i međužupanijske dozvole.</p>	<p><b>Prihvaćen</b>  Prihvaća se.</p>

117	<p><b>Autotrans d.d.</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 52.</b>  Predložemo da je u prijelaznim i završnim odredbama nacрта potrebno dodati da će ministar u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona uskladiti osim Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (Narodne novine., broj 116/19) uskladiti i pravilnik o autobusnim kolodvorima NN 57/18, te Pravilnik o daljinaru i najmanjem voznom vremenu NN 57/18 s odredbama ovoga Zakona.</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>
118	<p><b>HGK</b>  <b>PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA, Članak 52.</b>  Vijeće Udruženja cestovnog prometa predlaže dodatno propisati kako će ministar u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga Zakona, osim Pravilnika o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN broj 116/19), s odredbama ovoga Zakona uskladiti i Pravilnik o autobusnim kolodvorima (NN broj 57/18) te Pravilnik o daljinaru i najmanjem voznom vremenu (NN broj 57/18).</p>	<p><b>Primljeno na znanje</b>  Primljeno na znanje.</p>

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

**1. Naziv prijedloga propisa**

Zakon o Izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

**2. Stručni nositelj izrade prijedloga propisa**

MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

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

Predviđeno Programom Vlade Republike Hrvatske za preuzimanje i provedbu pravne stečevine Europske unije za 2023. godinu.

Rok: IV. kvartal 2023.

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

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

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

**b) Sekundarni izvori prava Europske unije**

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

32022L0738

- Članak 1. preuzeto: Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21)

**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)



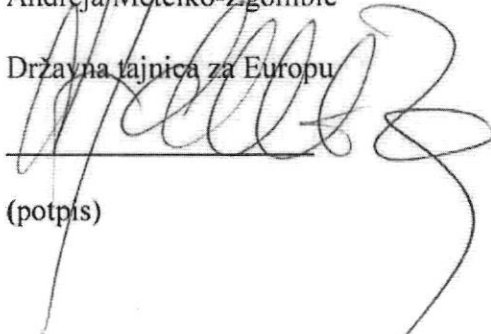
~~19.10.2023~~

(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)

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

### 1. Naziv propisa Europske unije

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

### 2. Naziv prijedloga propisa

Zakon o Izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu

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

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

<p>Članak 1.</p> <p>Direktiva 2006/1/EZ mijenja se kako slijedi:</p> <p>1.članak 2. mijenja se kako slijedi:</p> <p>(a)stavak 1. mijenja se kako slijedi:</p> <p>i.uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„1. Svaka država članica na svojem državnom području dopušta korištenje vozila koja su unajmila trgovačka društva s poslovnim nastanom na državnom području druge države članice pod uvjetom da:”;</p> <p>ii.točka (a) zamjenjuje se sljedećom:</p> <p>„(a)je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima bilo koje države članice i, ako je to primjenjivo, koristi se u skladu s uredbama (EZ) br. 1071/2009 <a href="#">(*1)</a> i (EZ) br. 1072/2009 <a href="#">(*2)</a> Europskog parlamenta i Vijeća;</p> <p><a href="#">(*1)</a> 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</p>	<p><b>Članak 32.</b></p> <p>Naslov iznad članka i članak 77. mijenjaju se i glase:</p> <p><b>“ Obaveze vozača prilikom obavljanja prijevoza tereta</b></p> <p>Članak 77.</p> <p>Prilikom obavljanja prijevoza tereta, odnosno tijekom vožnje vozač je u vozilu dužan imati i na zahtjev osobe ovlaštene za nadzor predočiti:</p> <p>- dokaz kojim se dokazuje radni status vozača kod prijevoznika koji obavlja prijevoz (preslika važećeg ugovora o radu ili ovjerena zadnja isplatna lista od plaće ili ovjerena potvrda poslodavca o zasnovanom radnom odnosu ili prijava radnika na zdravstveno i mirovinsko osiguranje),</p> <p>- izvod iz licencije za unutarnji prijevoz tereta ili ovjerenu vjerodostojnu presliku licencije</p>	<p>Djelomično preuzeto</p>	<p>Preuzeto u: Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21) članak/članci čl.14.st.4., čl.15.st.4., čl.106., čl.107.</p>
--	--	----------------------------	---



<p>96/26/EZ (<a href="#">SL L 300, 14.11.2009., str. 51.</a>)."</p> <p>(*2) Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (<a href="#">SL L 300, 14.11.2009., str. 72.</a>).";"</p> <p>(b)u stavku 2. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„2. Ispunjavanje uvjeta navedenih u stavku 1. točkama od (a) do (d) dokazuje se predloženjem sljedećih dokumenata, u papirnatom ili elektroničkom obliku, koji se moraju nalaziti u vozilu:”;</p> <p>2.članak 3. zamjenjuje se sljedećim:</p> <p>„Članak 3.</p> <p>1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da trgovačka društva s poslovnim nastanom na njihovu državnom području mogu koristiti unajmljena vozila za cestovni prijevoz tereta pod uvjetima jednakima onima koji vrijede za vozila u vlasništvu tih trgovačkih društava ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 2.</p> <p>2. Ako je unajmljeno vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s</p>	<p>Zajednice za međunarodni prijevoz tereta i</p> <p>- ugovor o najmu vozila ukoliko prijevoznik nije vlasnik vozila prema podacima upisanim u prometnu dozvolu.“.</p> <p><b>Članak 33.</b></p> <p>U članku 78. stavku 1. dodaje se novi podstavak 1. koji glasi:“ - je vozilo registrirano ili stavljeno u promet u skladu s propisima bilo koje države koristi se u skladu s uredbama (EZ) br. 1071/2009 i (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća“.</p> <p>Dosadašnji podstavci od 1. do 3. postaju podstavci od 2. do 4.</p> <p><b>Članak 34.</b></p>		
---	--	--	--

<p>propisima druge države članice, država članica poslovnog nastana trgovačkog društva za cestovni prijevoz može:</p> <p>(a) ograničiti trajanje korištenja unajmljenog vozila unutar svojeg državnog područja pod uvjetom da je istom trgovačkom društvu za cestovni prijevoz dopušteno korištenje unajmljenog vozila na razdoblje od najmanje dva uzastopna mjeseca svake kalendarske godine; u tom slučaju država članica može zahtijevati da trajanje ugovora o najmu ne premašuje vremensko ograničenje koje je odredila ta država članica;</p> <p>(b) zahtijevati da unajmljeno vozilo bude registrirano u skladu s njezinim nacionalnim pravilima o registraciji nakon razdoblja od najmanje 30 dana; u tom slučaju država članica može zahtijevati da trajanje ugovora o najmu ne premašuje razdoblje prometovanja koje je prethodilo zahtjevu za registraciju;</p> <p>(c) ograničiti broj unajmljenih vozila koje svako trgovačko društvo može koristiti, pod uvjetom da dopušteni minimalni broj vozila iznosi najmanje 25 % voznog parka teretnih vozila koji je trgovačkom društvu na raspolaganju na temelju članka 5. stavka 1. točke (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 31. prosinca godine koja prethodi</p>	<p>Iza članka 78. dodaje se članak 78.a koji glasi:</p> <p style="text-align: center;">“ Članak 78.a.</p> <p>(1) Prijevoznik koji ima poslovni nastan u Republici Hrvatskoj može za obavljanje unutarnjeg i međunarodnog prijevoza tereta koristiti unajmljena vozila za cestovni prijevoz tereta ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 78. ovog Zakona.</p> <p>(2) Ako prijevoznik s poslovnim nastanom na području Republike Hrvatske, koristi unajmljeno vozilo za cestovni prijevoz tereta registrirano i stavljeno u promet u skladu s propisima druge države članice može:</p> <p>- to vozilo koristiti najdulje dva uzastopna mjeseca svake kalendarske godine, a ugovor o najmu, u tom slučaju, može biti sklopljen na najviše dva uzastopna mjeseca</p>		
---	--	--	--

<p>korištenju unajmljenog vozila ili na dan na koji trgovačko društvo počne koristiti unajmljeno vozilo, kako je utvrdila država članica; međutim, trgovačkom društvu koje ima ukupan vozni park veći od jednog, a manji od četiri vozila dopušteno je koristiti najmanje jedno takvo vozilo; minimalni broj u skladu s ovom točkom odnosi se na vozni park teretnih vozila kojim trgovačko društvo raspolaže na temelju vozila registriranih ili stavljenih u promet u skladu s propisima te države članice; (d)ograničiti korištenje takvih vozila na prijevoz za vlastite potrebe.”;</p> <p>3.umeće se sljedeći članak:</p> <p>„Članak 3.a</p> <p>1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da se registracijski broj unajmljenog vozila koje koristi trgovačko društvo koje obavlja cestovni prijevoz tereta uz naknadu unese u nacionalni elektronički registar iz članka 16. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.</p> <p>2. Nadležna tijela država članica blisko surađuju i jedna drugima žurno pružaju uzajamnu pomoć i sve relevantne informacije kako bi se olakšali provedba i izvršenje ove Direktive. U tu svrhu svaka država članica određuje nacionalnu kontaktnu točku odgovornu za razmjenu</p>	<p>- to vozilo koristiti i nakon isteka roka od dva uzastopna mjeseca u istoj kalendarskoj godini ako je registrirano i stavljeno u promet u skladu s hrvatskim nacionalnim propisima</p> <p>- koristiti najviše 25% unajmljenih vozila u odnosu na ukupan broj teretnih vozila koje ima na raspolaganju na temelju članka 5. stavka 1. točke (g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009, na dan 31. prosinca godine koja prethodi sklapanju ugovora o korištenju unajmljenog vozila ili na dan na koji počinje koristiti unajmljeno vozilo.</p> <p>(3) Prijevozniku koji ima ukupan broj teretnih vozila do četiri, dopušteno je koristiti jedno unajmljeno vozilo.</p> <p>(4) Vozilom za cestovni prijevoz tereta koje je registrirano i stavljeno u promet u skladu s propisima druge države članice nije dopušteno na</p>		
--	--	--	--

<p>informacija s drugim državama članicama.</p> <p>3. Razmjena informacija iz stavka 1. provodi se putem Europskog registra cestovnih prijevoznika (ERRU) kako je utvrđeno Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2016/480 <a href="#">(*3)</a>.</p> <p>4. Države članice osiguravaju da se informacije dostavljene u skladu s ovim člankom upotrebljavaju samo u kontekstu predmeta za koje su bile zatražene. Svaka obrada osobnih podataka provodi se isključivo u svrhu poštovanja ove Direktive i mora biti u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća <a href="#">(*4)</a>.</p> <p>5. Uzajamna administrativna suradnja i pomoć pružaju se bez naknade.</p> <p>6. Zahtjev za informacijama ne sprečava nadležna tijela da poduzmu mjere u skladu s relevantnim pravom Unije i nacionalnim pravom kako bi istražila i spriječila navodna kršenja pravila do kojih je došlo uslijed prenošenja ove Direktive.</p> <p>7. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da je obrada podataka iz stavka 1. ovog članka u skladu sa zahtjevima u pogledu informacija iz članka 16. stavka 2. točke</p>	<p>državnom području Republike Hrvatske obavljati prijevoz tereta za vlastite potrebe.</p> <p style="text-align: center;"><b>Članak 56.</b></p> <p>(1) Prijevoznici koji koriste unajmljena vozila bez vozača za cestovni prijevoz tereta, sukladno odredbama članka 78. i 78.a imaju se uskladiti s odredbama ovoga Zakona najkasnije u roku od dvije godine od dana stupanja ovoga Zakona na snagu.</p>		
---	---	--	--

(g) Uredbe (EZ) br. 1071/2009 kako je navedeno u članku 16. stavku 2. trećem i petom podstavku te u članku 16. stavcima 3. i 4. te uredbe.

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

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

[\(\\*3\)](#) Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/480 od 1. travnja 2016. o

uspostavljanju zajedničkih pravila za međusobno povezivanje nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1213/2010 ([SL L 87, 2.4.2016., str. 4.](#))."

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

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

4.umeću se sljedeći članci:

„Članak 5.a

Komisija do 7. kolovoza 2027. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o provedbi i učincima ove Direktive. To izvješće sadržava informacije o korištenju vozila

unajmljenih u državi članici koja nije država članica poslovnog nastana trgovačkog društva koje unajmljuje vozilo. U tom izvješću posebna pozornost posvećuje se utjecaju na sigurnost cestovnog prometa, na okoliš, na porezne prihode i na izvršenje pravilâ o kabotaži u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009. Komisija na temelju tog izvješća procjenjuje je li potrebno predložiti dodatne mjere.

#### Članak 5.b

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

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

[\(\\*6\)](#) Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje

<p>se odnosi na cestovni promet (<a href="#">SL L 60, 28.2.2014., str. 1.</a>)."</p> <p>(*7) Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (<a href="#">SL L 55, 28.2.2011., str. 13.</a>).".</p>			
<p>Članak 2.</p> <p>1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do 6. kolovoza 2023. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.</p> <p>Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.</p> <p>2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.</p>	<p><b>Članak 2.</b></p> <p>U stavku 2. točka 2. mijenja se i glasi:</p> <p>„2. Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4. 2. 2006.), kako je posljednji put izmijenjena Direktivom (EU) 2022/738 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. travnja 2022. o izmjeni Direktive 2006/1/EZ o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (SL L 137, 16.5.2022).“.</p>	<p>U potpunosti preuzeto</p>	



<p>Članak 3.</p> <p>Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Nije potrebno preuzeti</p>
<p>Članak 4.</p> <p>Ova je Direktiva upućena državama članicama.</p>		<p>Nije potrebno preuzimanje</p>	<p>Nije potrebno preuzeti</p>